



PROTO T: UN SEAT CON FUTURO

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

12 de agosto de 1989

Núm. 303 • 275 ptas.

ATACAN LOS FRANCESES

NUEVOS

RENAULT 25
PEUGEOT 605



FAMILIARES DE MILLON Y MEDIO

- RENAULT 19 TR
- FORD ESCORT 1.3 CL
- PEUGEOT 309 GR
- OPEL KADETT 1.3
- FIAT TIPO 1.4 DGT

COMPARATIVA



RALLYES: OSONA Y ARGENTINA
MOTOS: SITO YA ES CAMPEON



00303

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.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.
Precios extranjeros: Lavemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

ESTA SEMANA

Un mes para olvidar

JULIO ha sido un mes de tanta tragedia en nuestras carreteras, que a todos nos gustaría olvidarlo, borrar de un plumazo los datos facilitados por la Dirección General de Tráfico. Pero los centenares de muertos que se ha cobrado el asfalto no han hecho sino plantearnos una vez más el problema que vive actualmente nuestra sociedad, una sociedad que se desgasta en pleno verano.

En este mismo número, nuestros lectores pueden leer un informe exclusivo en el que de una forma analítica se han revisado doscientos cuarenta y cinco accidentes de los quinientos treinta y seis registrados en el mes de julio, además de los que se contabilizaron el primer día de agosto. La gravedad de los hechos nos ha llevado a plantearnos esta información de una manera diferente. Este análisis pormenorizado y exhaustivo de los accidentes citados nos ha permitido llegar a unas conclusiones, que si bien no son revolucionarias, sí, al menos, son válidas e indiscutibles en una cuestión tan acuciante como es la de saber por qué se matan los conductores españoles.

La invasión de la calzada contraria y los adelantamientos realizados de forma antirreglamentaria son el origen número uno de los doscientos sesenta y dos accidentes analizados por MOTOR 16. En ellos perdieron la vida trescientas veinte personas. Nuestra red princi-

pal de carreteras sigue pidiendo a gritos esas vías de doble calzada, que no estarán terminadas hasta diciembre del 91. Pero con no menos horror vemos que los 3.000 nuevos kilómetros de autovías previstos en el segundo Plan General de Carreteras se ejecutarán entre 1992... y el año 2000. El plazo es tan lejano, que el enorme esfuerzo que suponen esos 3.000 kilómetros podría parecer baldío.

Recordando las líneas maestras de ese nuevo Plan General de Carreteras, la construcción de variantes en poblaciones es otro de sus objetivos principales. Y siguiendo con el análisis de los accidentes, la irrupción antirreglamentaria en la calzada está en tercer lugar entre las causas, con un 90 por ciento de peatones entre sus protagonistas. Es evidente que las soluciones que apunta el ministro de Obras Públicas exigen un adelanto

en sus plazos de ejecución, un adelanto realista y de máxima urgencia; de auténtica emergencia, en definitiva.

Por primera vez en 1990, el Estado empleará más dinero en construir carreteras que en comprar material militar. Es un indicio positivo, pero insuficiente. La solución a la tragedia de julio pasa por una acción de prioridad para que la red de carreteras se ponga a un nivel que ofrezca seguridad, no riesgo.

Alberto Mallo



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
7	ACTUALIDAD
8	LO ÚLTIMO
10	
11	GENTE
14	AL VOLANTE
16	LO ÚLTIMO
17	MERCADO
18	PRECIO COCHES NUEVOS
24	PRECIO COCHES USADOS



28	FRENTE A FRENTE	R-19 TR contra sus rivales
38	CRUCIGRAMA	
45	AUTOSONIDO	
48	OCIO	Los barcos más rápidos
51	COMPRAR Y VENDER	
60	DEPORTE	Rallye de Argentina
64		Rallye Osona
68		Motos: G. P. de G. Bretaña
72		A todo gas
74		En directo con Alain Prost

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: Gili Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de Sección: María Jesús Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Canceña, Simonetta Garih, 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.ª 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 Calista Rué y María Arnau. P.ª San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andaluza: 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.ª 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Gerente Cataluña: Carmen Domenech.

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

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 268 04 02-03. 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 Comar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SOEL. 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.



Motor 16 / 3



PAG. 40: PRUEBA DEL CROMA TD i.d.



En voz baja

- La firma japonesa Daihatsu busca «partenaire» en Europa. Con sus 800.000 vehículos de producción en el pasado año, cree llegado el momento de su expansión y consolidación definitiva. Aunque sus responsables prefieren una empresa de país comunitario, tampoco descartan acuerdos en otras naciones del Este, como por ejemplo Hungría. En la actualidad, Daihatsu colabora con De Tomaso y Bertone suministrando componentes.
- Entre las novedades que se presenta-

rán en el Salón de Francfort habrá que contar con los nuevos Honda Accord. Destaca un nuevo motor de cinco cilindros que se añadirá a los ya conocidos de cuatro.

• La sociedad brasileña Autolatina está fabricando ya el Ford Escort con el motor Volkswagen de 1.800 centímetros cúbicos. Es un motor preparado para funcionar con alcohol.

• Porsche ha dejado de fabricar el 911 Turbo, que no reaparecerá hasta 1991, con un motor de casi 400 caballos de potencia y un aspecto parecido al 959. La gama 90 que se presenta en Francfort incluye los Carrera 2 y Carrera 4, con carrocerías coupé, targa y cabriolet. Todos tienen ya el aspecto externo del conocido Carrera 4. Ahora lo que ha empujado es la caza de los coleccionistas por el clásico 911 Turbo.

DGT

LA PISTA DE ENSAYO, A PUNTO

ESTAN prácticamente concluidas las obras de la pista de ensayo de vehículos que la Dirección General de Tráfico abrirá en octubre en las instalaciones madrileñas del INTA (Instituto de Técnica Aeroespacial). Las



CITROEN AX

REVISION DE LOS DIESEL

CITROËN Hispania está llamando a revisión a los AX Diesel, para resolver

una anomalía en el sistema de frenos; concretamente, en la bomba de vacío. Los usuarios están recibiendo una carta, rogándoles que se pasen por los talleres, donde, sin cargo alguno, el problema queda resuelto en muy pocas horas.

Esta práctica es siempre digna de destacar, toda vez que supone un verdadero compromiso entre la compañía y quien ha comprado uno de sus productos. Pese a lo que pueda suponer de

OPEL

NUEVO KADETT CABRIO

LA familia de los Kadett Cabrio se ha visto ampliada con la llegada de un nuevo modelo, con la misma carrocería pero con la incorporación de la motorización 1.6 que rinde 82 caballos. Gracias al empleo de este motor, el pre-

cio del que a partir de ahora será el Kadett Cabrio básico se fija en 2.150.537 pesetas.

Pero no es ésta la única novedad de los Cabrio de Opel, ya que el modelo existente hasta la fecha cuenta a partir de ahora con un equipamiento más completo, en el que se incluyen llantas de tipo «Minilite». El precio de este nuevo Cabrio GSi se ha reducido en 161.000 pesetas. Los nuevos Cabrio estarán disponibles en octubre.

alarma, siempre es mejor llamar a revisión que hacer oídos sordos a un problema real.

GASOLINERAS

ABRE OTRA EXTRANJERA

ELF España, filial de la multinacional del mismo nombre, ha abierto la primera gasolinera en nuestro país, concretamente en Vulpellac (Gerona), estación que distribuirá gasolina «eurosuper» sin plomo con un índice de 95 octanos. La compañía, que pretende abrir una segunda estación en tierras catalanas, ha previsto construir veinticinco gasolineras más en España de aquí a 1991 y otras tantas en Portugal, ya que la marca francesa ha decidido potenciar su presencia en la Península Ibérica.



VENTAS

FINANCIACION MAS DURA

LOS fabricantes de automóviles prevén una considerable reducción en las cifras de ventas de sus productos a partir del próximo mes de septiembre como consecuencia del límite a la capacidad de crédito impuesto por el Banco de España a las entidades financieras. Esta limitación, a un máximo del 17 por ciento, viene dada por el deseo de «enfriar» la actividad económica anunciado por el Gobierno. De todas formas, para este año los fabricantes prevén un incremento global

MINI

EL MITO SIGUE VIVO

MINI es un nombre mítico en la industria del automóvil, como lo son los de Volkswagen Escarabajo o Ford «T». Pero lo curioso es que el Mini, después de treinta años de mantenerse en el mercado, todavía continúa en producción, si bien en cantidades limitadas. En estos momentos la versión que se comercializa se denomina «Thirty», y conmemora el treinta aniversario del lanzamiento del modelo. Son 40.000 unidades/año las que se construyen, y de



ellas una parte importante se dedica a la exportación. A Japón se exportan 6.000 unidades cada año, siendo

el país en el que mejor aceptación tiene este pequeño coche británico. El primer Mini salía de

la cadena de montaje en agosto de 1959 y era conocido bajo dos denominaciones diferentes, Austin Seven o Morris Mini-Minor.

A lo largo de sus treinta años de historia se han producido más de cinco millones de unidades, con motores que variaban entre el más pequeño de 0,8 litros de cilindrada hasta el que montaba la versión Cooper «S», con la que el Mini logró la victoria en cuatro ediciones del Rallye de Montecarlo, si bien una de esas victorias le fue arrebatada al ser descalificado porque sus faros no respondían a la reglamentación.

de las ventas de un 5 por ciento respecto al año pasado, ejercicio en el que se superó el millón de unidades.

PORSCHE-AUDI

BUEN ANIVERSARIO

HASTA la fecha, un total de 300.000 Porsche han sido equipados con motores construidos por Audi en la fábrica de Neckarsulm. El primer motor instalado en



un Porsche y construido por Audi lo fue en el año 1975, en un 924. Desde entonces se han producido en aquella

fábrica 137.500 motores para su instalación en los deportivos de la marca de Stuttgart.

También los 924 Turbo han utilizado motores fabricados por Audi, así como la serie 944 en sus distintas versiones, y para los que se han construido 150.000 plantas motrices. La colaboración entre Audi y Porsche ha supuesto la construcción de 300.000 motores desde el año 1975.

NISSAN

EL MAXIMA, MAS CERCA

EL Nissan Máxima está cada vez más cerca del mercado español. Aún no hay un calendario definitivo, pero el próximo año comenzará su comercialización en nuestro país. Se trata de un coche con el que la marca japonesa entra en competencia directa con los constructores europeos de berlinas de representación, como Mercedes y BMW. Un atractivo aspecto exterior, un completo equipamiento y



una tecnología avanzada son las piezas con las que cuenta el modelo japonés.

Este Nissan Máxima ha obtenido el galardón de «Coche de más fácil mantenimiento», tras las encuestas realizadas por la revista norteamericana «Home Mechanics Magazine». Tras el Máxima se clasificaron el Porsche 944, el Buick Le Sabre y el Toyota Corolla.

Verde y Rojo



Los legisladores españoles siguen como siempre en otra galaxia. Mientras en muchos países de Europa es obligatorio el arco de seguridad y el cinturón en los tractores agrícolas, aquí, en julio, se mataron cinco tractoristas en otros tantos accidentes. De pena.

Arantxa Pato, compañera en las labores informativas en el semanario «Coche Actual», ha tenido el valor de casarse. Y si esto fuera poco, lo ha hecho con otro compañero, Máximo Sant. A los dos les deseamos los mayores éxitos en esta nueva «prueba comparativa».

Resulta verdaderamente incomprensible que en pleno desarrollo de la operación salida-retorno de los meses de julio-agosto la circulación de la N-III a su paso por la localidad de Motilla del Palancar esté regulada por un «individuo» vestido de paisano, pero eso sí, ataviado con gorra de plato. ¿Cuándo se van a acabar de una vez por todas estas aberraciones?

Alvaro Acevedo ha sido nombrado recientemente, responsable del gabinete de prensa de AHSA, empresa de servicios al automovilista. Alvaro, que sigue trabajando en «Auto-Revista», ha desempeñado en los últimos meses trabajos en compañías como General Motors y Nissan.

obras, que comenzaron hace un año, han supuesto un desembolso de 400 millones de pesetas, y es la primera en su género que un organismo público construye en el continente europeo. En ella, entre otras cosas, Tráfico homologará sus radares, ensayará prototipos y hará pruebas en vehículos equipados con ordenador.



Las colisiones entre turismos, en carreteras nacionales y locales, conducidos por gente joven a altas horas de la madrugada y a primeras horas de la noche, así como la elevada siniestralidad entre usuarios de dos ruedas y peatones han sido la causa principal de la alarmante cifra de víctimas mortales que se ha cobrado en el pasado mes de julio nuestra red viaria.

ASI HAN SIDO LOS ACCIDENTES DE JULIO



DURANTE el pasado mes de julio y según datos provisionales, 653 personas dejaron su vida en las carreteras españolas en los 536 accidentes con víctimas. Estas cifras suponen un espectacular incremento respecto a los 517 muertos en 423 accidentes que se registraron en el mismo mes del año anterior.

Para la Dirección General de Tráfico, este considerable incremento de la siniestralidad hay que atribuirlo al «incremento de dos millones de vehículos puestos en circulación en el último período y al aumento de los trayectos realizados en comparación con ejercicios

precedentes». Hasta aquí, la reseña fría y oficial.

MOTOR 16 ha podido conseguir en exclusiva el detalle pormenorizado con pelos y señales de 245 accidentes de los 536 contabilizados en julio, además de los 17 que se produjeron en el día primero de agosto. En ese total de 262 accidentes murieron 320 personas, de ellas 27 en el citado día de agosto. Con esos datos en la mano, esta revista ha realizado una disección para dar a conocer los datos más relevantes, trabajo que se incluye en este número y en de la próxima semana.

Según se puede ver en los gráficos

adjuntos, la principal causa de los accidentes en términos objetivos es la invasión de la calzada contraria y los adelantamientos antirreglamentarios. En 54 ocasiones de los casos analizados, la falta de una red viaria con doble calzada ha vuelto a poner en evidencia la peligrosidad de su actual trazado. Le sigue con 42 casos la velocidad inadecuada para la red y con 36 la irrupción antirreglamentaria en la calzada. En este último apartado hay que hacer constar que el 90 por ciento corresponde a peatones con resultado de muerte y el resto a ciclomotores. Ya a mayor distancia figuran las maniobras antirregla-

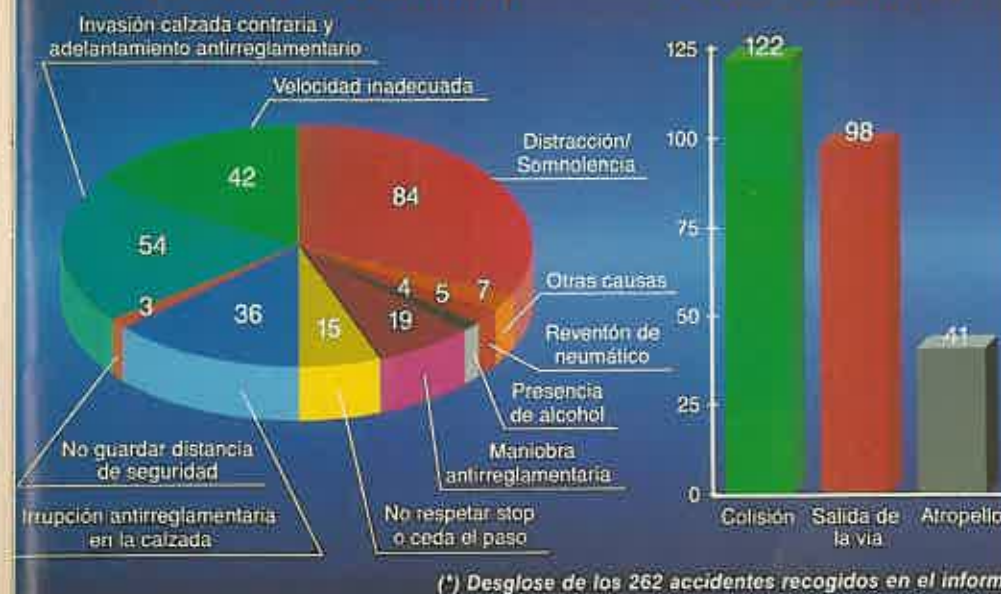
INFORME EXCLUSIVO



EL RIESGO DE LA CALZADA UNICA

CAUSAS DE LOS ACCIDENTES (*)

TIPO DE ACCIDENTE (*)



ATENCION A LAS DOS RUEDAS VICTIMAS MORTALES (*)



mentarias (sobre todo cambios de sentido), el no respetar la prioridad de paso en stop o ceda el paso y no guardar la distancia de seguridad. También hay presencia de reventones de neumáticos y de alcohol en la sangre de los conductores. En el apartado denominado «otros» se incluye el mal estado de la vía (dos casos), los deslumbramientos, mal acondicionamiento de la carga o mala visibilidad. Figuran también 84 accidentes en cuyo parte provisional se apunta como causa la distracción o somnolencia, pero éstos son aspectos muy subjetivos de difícil valoración. El resultado es que el 47 por ciento

de los accidentes se debe a colisión (tanto frontal como lateral y por alcance), mientras que en un 37 por ciento de los casos tiene su origen en la salida de la vía. Hay que prestar atención al hecho de que el 16 por ciento de los 262 accidentes estudiados corresponden a atropellos.

El balance de víctimas es escalofriante: 320 muertos en esos accidentes, de los que el 55 por ciento son conductores. De éstos, el mismo porcentaje corresponde a conductores de turismo, el 16 por ciento a vehículos industriales (camiones, furgonetas, tractores), el 13 por ciento, respectivamente, a con-

ductores de motocicletas y ciclomotores y el 3 por ciento a ciclistas. Los pasajeros fallecidos suponen el 30 por ciento del total, mientras que a los peatones hay que asignarles un 15 por ciento. Por tramos de edad y proporcionalmente hablando, la mayor mortalidad se da entre usuarios jóvenes menores de 25 años, aunque en términos absolutos esa mortandad afecta más al segmento de 25 a 50 años. Hay que destacar que entre los atropellados se dan los dos extremos: o muy jóvenes (dos, tres, cuatro años) o muy mayores (setenta y más años).

Las horas en que se han producido estos accidentes son las habituales según otros informes. Globalmente hablando, de las cinco a las ocho horas de la mañana se concentran los principales accidentes, aunque en los datos manejados por esta revista aparecen las veinte horas como el hito horario en que se registraron más siniestros. Las catorce horas también aparecen como un tramo del día especialmente peligroso. En concreto, y hablando en números absolutos, de los accidentes estudiados, 22 se registraron a las 20,00 horas; 18, a las 5,00 y 7,00 horas respectivamente, y 17, a las 14,00 horas. Por el contrario, a las 10,00 y a las 19,00 horas únicamente se contabilizaron cuatro accidentes.

Del tipo de vía también se pueden sacar conclusiones atractivas: el 34 por ciento de los accidentes analizados (la cifra más alta) se registró en carreteras nacionales en las que no se incluyen las radiales, donde se contabilizó sólo el 15 por ciento del total. Detrás de las nacionales más peligrosas (recuérdese la N-620, la 340, la 301, etc.) figuran las carreteras locales, con el 21 por ciento de los accidentes, y las comarcales, con el 17 por ciento. En otras vías (caminos vecinales o forestales) también se mata la gente: en los datos manejados aparecen cinco accidentes con víctimas mortales.

Finalmente, le llega el turno a los vehículos. Como es obvio, y en proporción al parque móvil español, de los 384 vehículos implicados en estos accidentes, 226 (el 59 por ciento) fueron turismos; 56 camiones (el 15 por ciento), 28 furgonetas (el 7 por ciento) y, ya en menor medida, motocicletas (26 vehículos implicados), ciclomotores (25), tractores (10), autocares (8) y bicicletas (5). Hasta aquí el resumen global y a vuela pluma de los datos más relevantes obtenidos en exclusiva por Motor 16. En el número de nuestra revista que aparecerá la próxima semana, también incluiremos un buen puñado de estos accidentes analizados en detalle, como una guía para intentar comprender por qué muere tanta gente en nuestras carreteras.

Raúl R. Sáez
Gráficos: **Techné**

FOTOS
ESPÍA

PEUGEOT 605

SUPERLATIVO

LOS últimos componentes de la oferta Peugeot, los modelos 605 van a entrar de lleno en el segmento de los familiares de gran lujo, de los automóviles de representación. Sus argumentos para cumplir tales objetivos son de primera clase: una carrocería amplia y de rasgos aerodinámicos, una oferta de motores con potencias comprendidas entre los 115 y los 200 caballos, así como un conjunto mecánico del máximo nivel, con frenos de disco a las cuatro ruedas, dirección con asistencia variable en función de la velocidad y suspensiones traseras reguladas electrónicamente com-

ponen el retrato robot de unos coches que nacen para competir directamente con los modelos alemanes más espectaculares.

El Peugeot 605 es un verdadero gigante de la carretera, un automóvil de rasgos clásicos con más de 4,70 metros de longitud por 1,80 metros de anchura, puesto a punto, de forma conjunta, por el centro de diseño que la marca francesa tiene en La Garenne y por los estilistas de Pininfarina. El capítulo aerodinámico se ha cuidado con esmero, y la mejor prueba de la intensidad de los trabajos en túneles de viento salta a la vista cuando se contempla

el frontal, con rasgos muy similares a los mostrados por el frontal del prototipo Oxia.

Los 605 hacen gala de un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, de un Cx muy brillante, con valores finales comprendidos entre 0,28 y 0,30, dignos de los deportivos más espectaculares.

Los faros, de superficie compleja y con siete centímetros de altura en lugar de los catorce centímetros habituales, y el faldón frontal, muy próximo al suelo, ponen ese toque Peugeot en un coche que corona la oferta compuesta por los 205, los 309 y los 405.



Los rasgos identificativos de Peugeot se han combinado con unos toques de madera noble para dar un aire lujoso al conjunto. El cuadro de mandos hace gala de unos relojes de gran tamaño.



PEUGEOT 605

La primera aparición pública del Peugeot 605, del modelo más señorial del constructor francés, está señalada para el próximo día 5 de septiembre. Su carrera comercial en el país vecino se iniciará a mediados de octubre. La gama 605 llegará al mercado español antes de la primavera del 90 con unos precios que oscilarán entre los 2.600.000 pesetas de las versiones más sencillas y los 5.200.000 pesetas de los modelos más energéticos, equipados con todo lujo de detalles.

La implantación mecánica de los Peugeot más señoriales será bastante clásica: el motor irá dispuesto transversalmente en el vano anterior y la tracción será delantera

El cuadro de mandos del último Peugeot sigue las líneas tradicionales de la marca, rasgos suaves y aristas redondeadas. Los relojes e indicadores son de un tamaño considerable





El espacio interior del 605 es enorme, como corresponde a un automóvil de representación cuya distancia entre ejes llega a 2,8 metros. Cuenta también con el refuerzo de un maletero cuyo volumen de carga debe rondar los quinientos litros.

Lo más importante de una gama

como la formada por los Peugeot 605, de coches destinados a ser grandes rodadores, es, sin duda alguna, la oferta de motores, una oferta que va a arrancar con cuatro mecánicas de gasolina para recibir después, en un plazo no superior a seis meses, el refuerzo de dos motores de gasóleo, uno atmosférico y

otro turbodiesel, con potencias comprendidas entre los 83 y los 110 caballos.

El 605 SV 24, el futuro «buque insignia» de la oferta Peugeot, va a dejar claras sus intenciones desde el primer momento; su motor, un seis cilindros en V de tres litros de cubaje coronado por culatas con cuatro válvulas por cilindro, pondrá en juego doscientos caballos mecánicos de «pura raza», empuje suficiente para superar los 235 por hora sin que se rompa en ningún momento el ambiente de confort que caracterizará a toda la gama.

Los escalones intermedios estarán ocupados por las versiones SR 3.0 y SV 3.0, ambas equipadas con el mismo seis cilindros en V de tres litros de cubaje, pero desprovisto de culatas multiválvulas. Los 175 caballos de potencia del motor PRV serán un argumento clave para superar los doscientos veinte por hora.

Estos tres modelos, los más señeros de la futura gama 605, montarán en serie el sistema antibloqueo de frenos, el ABS, encargado de aumentar la eficacia de un conjunto compuesto por discos autoventilados en el tren delantero y por discos macizos en el tren posterior, así como un sistema electrónico para regular la suspensión trasera, que reaccionará en milésimas de segundo para adaptar la flexibilidad del conjunto a las condiciones del piso y a las veleidades velocistas de la persona sentada ante los mandos.

Los últimos componentes de la oleada Peugeot 605 recurrirán a motores de cuatro cilindros en línea; estos coches, tendrán unos precios comprendidos entre 2.600.000 y 3.000.000 de pesetas. Los 605 más sencillos, los 605 GR, llevarán un cuatro cilindros de dos litros de cubaje alimentado por carburador, con 115 caballos de potencia, y se permitirán el lujo de rondar los 190 por hora de punta. Los 605 SRi recurrirán a la misma mecánica, pero alimentada por inyección electrónica; los 130 caballos serán suficientes para superar los doscientos por hora.

RENAULT 25 PARA EL 92

EL PODER DE LAS CURVAS

La respuesta de Renault al desafío lanzado por Peugeot con su 605 llegará en 1992, será una respuesta de gran nivel y no continuará con la denominación R-25, porque la marca está dispuesta a suprimir todas las notaciones numéricas para dar paso a nombres sugerentes.

El futuro estandarte de Renault, un familiar distinguido hasta el momento por las siglas X-53, tendrá pocos puntos en común con el modelo ya conocido; será algo más largo, 4,75 metros en lugar de los 4,70 metros actuales, un poco más ancho y, sobre todo, mucho más espacioso en su interior, una ganancia conseguida tras modificar la posición del motor en el

vano delantero, que se colocará transversalmente.

Los prototipos que ya ruedan por las pistas de prueba hacen gala de un verdadero despliegue tecnológico: suspensiones «inteligentes» capaces de regular la flexibilidad del conjunto en función de la velocidad, del estado del piso y del estilo de conducción; tracción a las cuatro ruedas y sistema antibloqueo de frenos van a dar la medida exacta de una mecánica repleta de energía, de un seis cilindros en V con tres litros de cubaje y culatas de cuatro válvulas por cilindro, un motor sobrealimentado por dos turbos, que rondará los 250 caballos de potencia.

El futuro Renault de gran lujo tendrá formas redondeadas.



GERARD WELTER

EL DOMADOR DEL LEON

ES un personaje inquieto, repleto de creatividad, un apasionado del automóvil que se encuentra a gusto no sólo cuando proyecta un automóvil de gran serie, sino también cuando crea una máquina de competición. Se trata de Gerard Welter, el diseñador jefe de Peugeot, el artista que ha logrado do-

y formas del mañana, trabaja siempre a presión, y su vena creativa se extiende por los campos más diversos.

Gerard Welter tiene una habilidad especial, es capaz de reunir trabajo y recreo en un mismo bloque, es capaz de estar enfrascado durante cinco días en la puesta a punto de un Peugeot de se-

rie, de estar encerrado cinco días en las oficinas de La Garenne, para escaparse durante el sábado y el domingo a los talleres de Thoiry, el lugar donde nacen los prototipos WM que están luchando en Le Mans desde 1976.

Detrás de esas dos letras, de la W y de la M, iniciales de Gerard Welter y



El padre de todos los Peugeot de la última generación, Gerard Welter, rodeado por sus alumnos.

mar las líneas de todas sus carrocerías.

El trabajo de diseño desarrollado por este artista de la mecánica se descubre de inmediato al contemplar uno de los modelos jóvenes de la gama Peugeot, un 205, un 309, un 405 o el ya inminente 605, todos ellos caracterizados por unos rasgos inconfundibles impuestos por Welter, estilista con personalidad suficiente para discutir las propuestas llegadas desde los talleres Pininfarina.

El responsable del centro de diseño Peugeot radicado en la localidad francesa de La Garenne, el «alma mater» de esa base de lanzamiento para líneas



Gerard Welter, un verdadero artesano.

Michel Meunier, los impulsores de la escudería, se esconde un proyecto casi faraónico: la consecución de la marca absoluta de velocidad en el circuito francés, en la recta de Les Hunadières. Los 405 kilómetros por hora alcanzados por un WM P88 en la edición del pasado año, el mejor registro conseguido en toda la historia de la prueba gala, es la prueba contundente de la eficacia de un equipo pequeño, con pocos medios económicos, pero repleto de afición.

Los cambios de reglamentación en el Mundial de Prototipos van a poner el



PEUGEOT 605



Este grupo de mecánicos, capitaneado por Gerard Welter, es el responsable del equipo WM, el equipo que tiene el record de velocidad en Le Mans.

punto final del equipo WM esta misma temporada.

Gerard Welter, un hombre repleto de ideas, de proyectos, no siente, sin embargo, la menor preocupación. El futuro biplaza Peugeot de resistencia, un coche que estará en la pista a finales de 1990, llevará los rasgos distintivos del diseñador francés, así como algunas de las soluciones mecánicas ya experimentadas en sus prototipos, mientras que el equipo WM se lanzará, por su parte, al mundo de los monoplazas, a la Fórmula 3, una reconversión ideal para explorar el último motor Peugeot de dos litros de cubaje con culata de dieciséis válvulas, el cuatro cilindros preparado por los especialistas británicos de Minister que acaba de recibir su bautismo de fuego en manos de Thierry Delubac. Se trata de una mecánica joven que parece bien preparada para luchar contra el monopolio actual establecido por dos motores de tanta valía como los Volkswagen y los Alfa Romeo.

Welter es uno de esos personajes capaces de estirar el tiempo de cualquier jornada como si fuera chicle, es una persona que aún encuentra horas libres entre sus ocupaciones para impartir clases de diseño a un grupo de alumnos elegidos. Los proyectos que están saliendo de los lápices de dichos creadores descubren las líneas de los Peugeot venideros. En esos bocetos se dan cita desde proyectos tan sencillos como un Peugeot 405 Coupé preparado para la competición hasta diseños tan complicados como un biplaza de calle de rasgos agresivos.

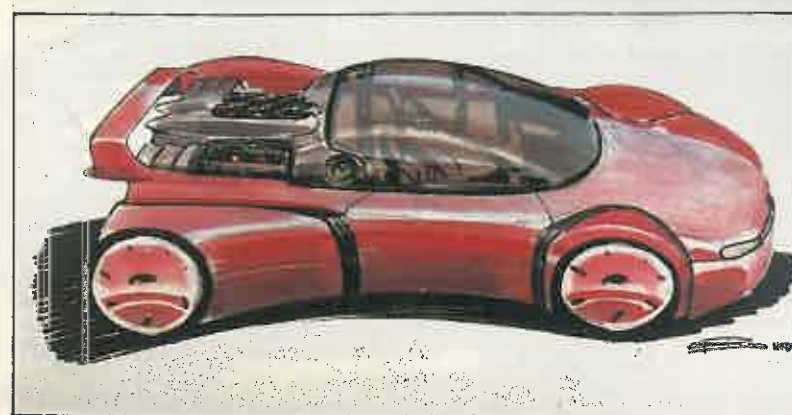
PADRE DEL 605

Welter atraviesa unos instantes gloriosos en su carrera. El próximo Peugeot de calle, el 605, verdadero «buque insignia» de la marca llevará su sello. Los primeros bocetos de este familiar superlativo nacieron de sus manos hace cuatro años, y tal afirmación ha llegado de los responsables de Pininfarina en un gesto exquisito de los estilistas italianos, que han querido destacar así de las propuestas hechas por el centro de La Garenne.

Los diseñadores capitaneados por Sergio Pininfarina, artífices de gamas tan espectaculares como las comercializadas por Ferrari o por la propia Peugeot, han rendido así homenaje al trabajo de Welter en un momento clave, y al mismo tiempo delicado, en un momento en el que los rumores hablan del gran parecido existente entre el Peugeot 605 y el Alfa Romeo 164, otro familiar de gran lujo dibujado también por Pininfarina. El proceso de creación ha sido muy diferente, y se puede asegurar, que no ha habido ni rastro de espionaje industrial.

Angel Marco

Motor 16 / 13



Este podría ser el Oxiá de calle que se comercializará en el 2000.



Un biplaza repleto de agresividad, el coche juvenil por excelencia.



El Peugeot 405 Coupé, con sólo dos puertas, podría correr el Mundial de Rallyes.



han realizado un coche que responde a la línea típica de un tres volúmenes, es decir, habitáculo y maletero separado, pero con la peculiaridad de que la luneta trasera está unida a lo que sería la tapa del maletero y todo junto se levanta para dejar paso a un generoso maletero de buenas dimensiones y formas muy aprovechables. Los asientos posteriores se pueden abatir por partes y también se pueden reclinar hacia atrás.

Esta peculiar solución de coche de tres volúmenes con portón trasero ha obligado a reforzar la carrocería en los montantes posteriores para que el conjunto tuviese una buena rigidez, habida cuenta del hueco que esto supone dentro de la estructura. El nivel de carga del maletero no es demasiado alto, y en general se nota que este aspecto ha pesado mucho a la hora del diseño.

El interior es bastante amplio, y aunque no se encuentra entre los más espaciosos de su segmento, ofrece capacidad suficiente para cinco adultos.

Como decíamos, el diseño responde a los gustos clásicos, pero con unas líneas redondeadas que dan el toque actual al modelo. No se ha sacrificado nada a favor de la aerodinámica, cuyo Cx es un discreto 0,338. El frontal es redondeado, pero no tan afilado como suelen ser los diseños más recientes.

Mecánicamente muestra una arquitectura convencional, con un motor de cuatro cilindros en línea con cuatro válvulas por cilindro, colocado transversalmente. La tracción es delantera y la transmisión puede ser a través de una caja manual de cinco velocidades o de una caja de cambios automática de tres, con sistema de blo-

mercado europeo. Para ello han decidido hacer un coche muy homogéneo, que, sin presentar ninguna novedad revolucionaria, llama la atención por lo bien realizado que está.

La longitud total del Applause es de 4,26 metros, lo que lo sitúa en el segmento de las berlinas de clase media, semejantes al Opel Kadett o el Ford Orion por decir algún ejemplo. Los diseñadores de la marca, conscientes de los gustos clásicos que vuelven a reaparecer,

medio que realiza la marca, lo cual ha supuesto un importante reto para los ingenieros y diseñadores. Por otra parte, es una berlina de tamaño medio con línea totalmente de tres volúmenes, pero con cinco puertas, es decir, cuatro laterales y portón trasero. Daihatsu, que siempre ha estado muy ligada a los utilitarios de pequeño tamaño y a los vehículos todo terreno, tiene puestas sus esperanzas en este modelo, que puede suponer el despegue de la marca en el

AUNQUE en el pasado Salón de Ginebra pasó casi desapercibido, los más observadores tomaron buena nota del nuevo modelo que presidía el stand de Daihatsu, el MS-X90. Ahora se inicia su andadura comercial, aunque todavía tardará en llegar a España, y aquel primer modelo ya tiene nombre: Applause.

Este nuevo modelo destaca por varios hechos. En primer lugar, se trata del primer turismo de tamaño

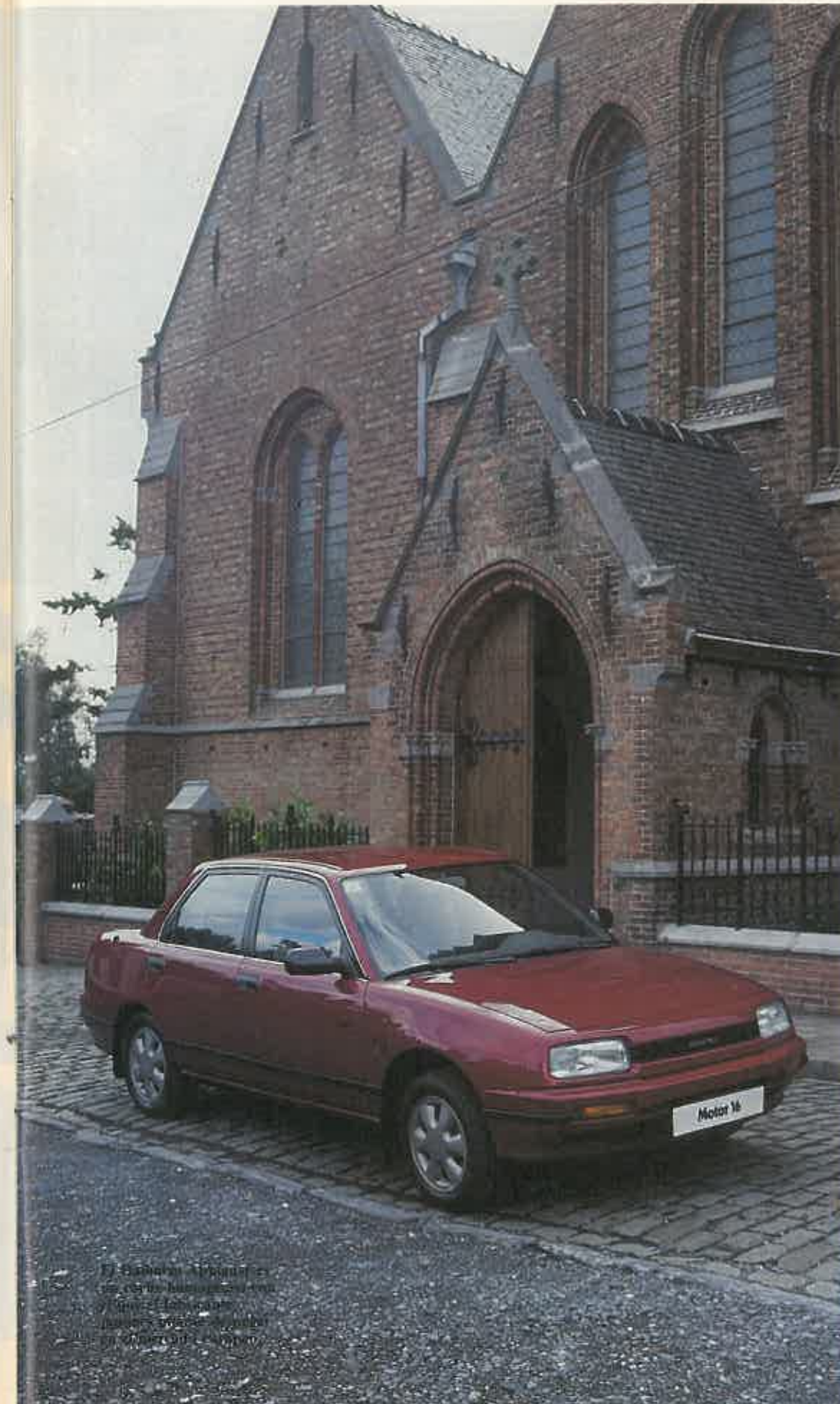


El diseño del salpicadero y del cuadro de mandos es sencillo.



Interior transformable con asientos traseros abatibles.

DAIHATSU APPLAUSE UNO MAS EN LA FAMILIA



queo del convertidor de par en la tercera para disminuir el consumo de combustible.

El motor está alimentado por un sistema de inyección electrónica, y sólo se fabrica en versión con catalizador. Curiosamente, las marmitas de los catalizadores no están situadas bajo el coche, sino justo a la salida de los colectores de escape, por delante del motor. De esta forma se consigue que el catalizador comience a funcionar casi instantáneamente, mientras que si se situasen más lejos del motor tardarían unos minutos en calentarse y, por lo tanto, durante esos minutos no actuarían.

También existe una versión con carburador, que desarrolla 91 caballos de potencia en lugar de los 105 del de inyección, y no dispone de catalizador.

El carácter de este motor



La carrocería es clásica.

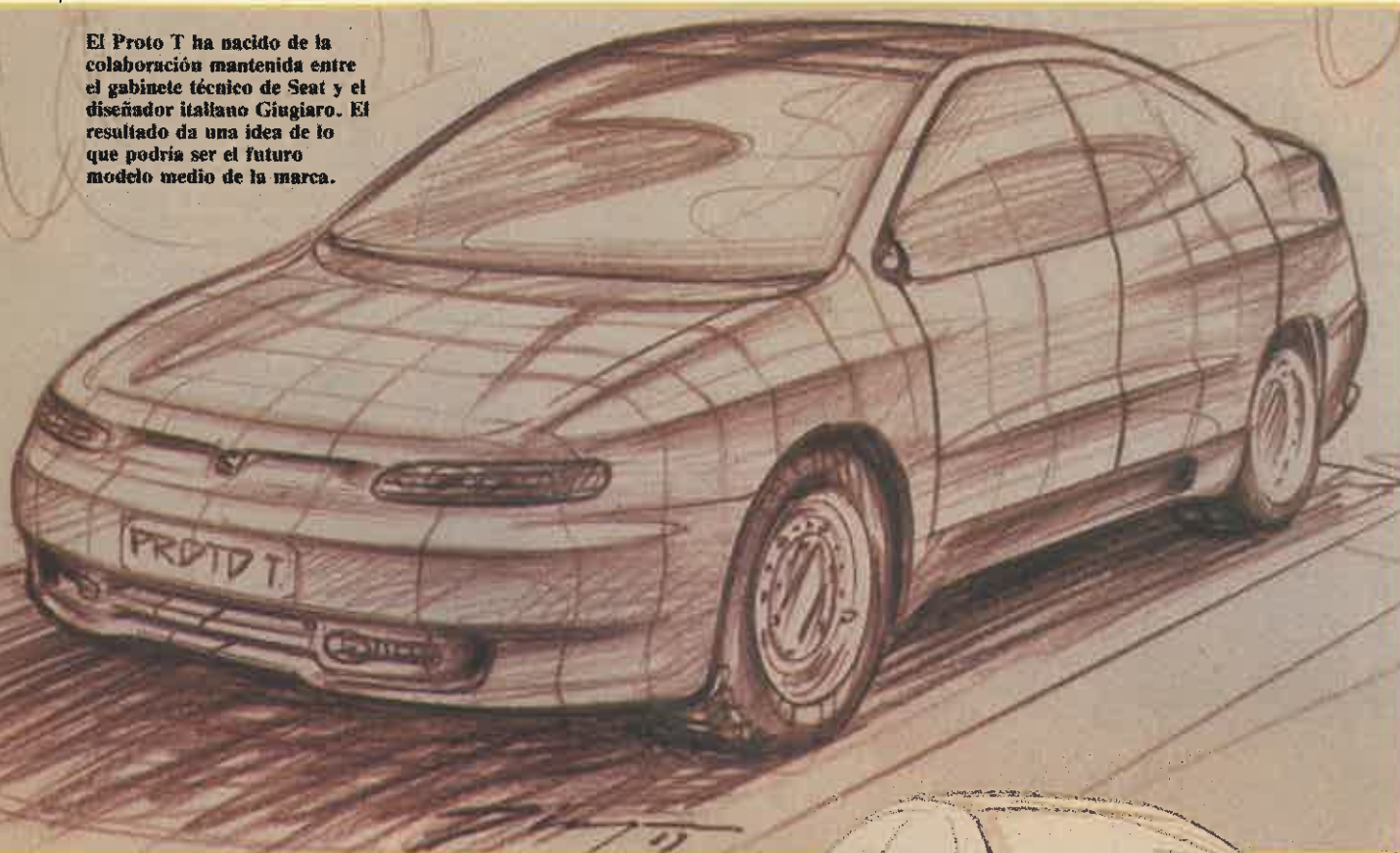
es enérgico, pero sin brusquedades. Responde muy bien desde pocas vueltas y permite superar los 180 kilómetros por hora sin mucha dificultad. Las prestaciones son razonables y el consumo bastante ajustado.

El Applause dispone de un sistema antibloqueo de frenos fabricado en Japón bajo licencia alemana Teves y también, opcionalmente, un sistema de dureza variable de la suspensión en función de la carretera.

En un periodo de dos años, Daihatsu tiene previsto vender en Europa alrededor de dos mil unidades. En España el Applause no estará disponible hasta los primeros meses del 91.

Víctor Piccione

El Proto T ha nacido de la colaboración mantenida entre el gabinete técnico de Seat y el diseñador italiano Giugiaro. El resultado da una idea de lo que podría ser el futuro modelo medio de la marca.



PROTO T EL FUTURO DE SEAT

El próximo Salón de Francfort será testigo del nacimiento del primer prototipo surgido de un estudio de la marca española sobre el automóvil familiar de los próximos años. Este prototipo, denominado Proto T, ha sido totalmente concebido por el gabinete técnico de Seat y diseñado por Giugiaro.

Los primeros diseños dados a conocer muestran una berlina de cinco puertas con líneas muy avanzadas pero perfectamente realizables. En principio, una vez establecido el lugar que debe ocupar Seat dentro de la estrategia del grupo Volkswagen Audi, el Proto T deberá ser un coche de una longitud de unos 4,3 metros.



Aunque el aspecto de estos diseños hace pensar en un coche de talante deportivo, este estudio está dirigido hacia una berlina con buenas prestaciones pero eminentemente familiar.

Este ejercicio de diseño, no tendría por qué preceder necesariamente al nacimiento de un nuevo modelo, pero lo cierto es que el calendario para la aparición del sustituto del Málaga, el Toledo, se va quedando sin hojas, por lo que muy bien se pueden aplicar las lecciones aprendidas en este estudio al nuevo modelo, que tendría que ver la luz en un plazo máximo de 14 ó 16 meses. Además, Toledo se escribe con T.

Mercado

**NUEVOS
PRODUCTOS**

BOSCH

SOLIDA BARRERA

BOSCH continúa ampliando su extensa gama de auto-alarmas electrónicas. Ahora el fabricante germano inicia la comercialización del modelo 20i-matic, un modelo dotado de circuito de activación automática y mando a distancia por rayos infrarrojos. Un nuevo sistema que puede completarse con un módulo de cierre de puertas centralizado que aumenta la seguridad.

Todas las auto-alarmas pertenecientes a la serie 20 de Bosch pueden ver incrementada su eficacia con la incorporación de los sistemas de protección contra el remolcamento del automóvil o el giro de ruedas y con un sistema de ultrasonidos destinado a la protección interior del vehículo.



ALARMAS FIGHTER ANTIRROBOS PARA TODO

La empresa Temperatura y Control Comercial, S.A., ha iniciado recientemente la comercialización en nuestro país de los productos del fabricante italiano Scarico, las conocidas alarmas Fighter. Estos productos tienen una función primordial, defender la intimidad del vehículo de los amantes de lo ajeno.

Para conseguir tan difícil empeño, los responsables de la marca italiana no han dudado en utilizar las técnicas más avanzadas. De momento se van a comercializar dos líneas de antirrobo, la primera denominada «Fighter Black

Line», un antirrobo compacto que se adapta a cualquier tipo de automóvil y se activa a distancia gracias a un control remoto. Consta de un eficaz microprocesador que analiza y memoriza las mejores condiciones de seguridad evitando las falsas alarmas y protegiendo al automóvil a través de las trabas de las puertas y del bloqueo del motor.

La segunda línea de alarmas, denominada «Fighter Combi», está compuesta por una sirena y una central electrónica. Dispone también de control remoto y es autoalimentada, con lo que se evita su desconexión.

El último de los productos Scarico que se ha lanzado, el «Clean Car-Home», no trata de evitar los robos, sino que tiene una función completamente distinta, la de purificar el ambiente. Este aparato puede ser usado tanto en automóviles como en ambientes de trabajo o en espacios domésticos. Su funcionamiento es rápido y sencillo. El purificador funciona también como ionizador y carga electrostáticamente el aire contaminado atrayéndolo hacia su colector; como consecuencia de este funcionamiento, las partículas impuras quedan depositadas sobre el colector y las partículas depuradas vuelven a circular en el ambiente. La dirección de Temperatura y Control Comercial, S.A., es Avenida Valgrande, 17. Alcobendas (Madrid). El teléfono es: (91) 653 68 11.



Las alarmas Fighter utilizan las técnicas más avanzadas para defender al máximo la integridad del vehículo. Además, y para conservar limpio el ambiente del vehículo comercializan un purificador de comprobada eficacia.

ESTA SECCIÓN NO TIENE NINGUN CARÁCTER PUBLICITARIO

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	--------------	------------------	-------------------------	--------------

ALFA ROMEO

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

Sprint 1.7 Q.V.	1.712	118	196	9,5	13,46	1.997.383
Alfa 33 1.3 S	1.350	86	177	8,3	12,53	1.584.394
Alfa 33 Blue Line	1.498	105	176	9,2	13,24	1.737.382
Alfa 33 1.5 T	1.498	105	176	9,2	13,24	1.686.883
Alfa 33 1.5 4/4	1.498	105	182	9,3	12,95	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	1.853.383
Alfa 33 1.7 SW	1.712	118	188	10,0	13,37	2.042.383
Alfa 75 1.6	1.567	110	180	11,8	15,52	1.555.513
Alfa 75 1.8	1.778	120	184	9,5	13,90	1.966.608
Alfa 75 2.0	1.778	122	182	8,9	13,46	2.076.634
Alfa 75 2.0 T	1.952	128	184	10,7	14,79	2.118.359
Alfa 75 2.0 T 4x4	1.952	128	184	10,7	14,79	2.486.688
Alfa 75 2.0 T 4x4	2.492	156	208	11,9	17,02	2.782.789
Alfa 75 Turbo América	1.778	155	197	11,7	16,13	2.880.287
Alfa 75 3.0 América	2.559	188	214	12,7	17,61	3.484.088
Alfa 75 2.0 T	1.952	128	184	10,7	14,79	2.842.382
Alfa 75 2.4 T	2.393	112	184	7,4	9,26	2.881.702
Spider 2.0 R	1.962	128	187	10,5	15,17	3.114.608
Spider 2.0 Q.V.	1.962	128	187	10,5	15,17	3.338.708
Alfa 164 Twin Spark	1.962	148	210	12,1	15,82	3.639.610
Alfa 164 3.0 V6	2.959	192	230	12,3	15,97	4.939.509
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,64	3.914.514

OPCIONES: Limpiaparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V. 10.000 pts. Antiskid: 75 2.0 TS, 0.0 América: 250.000 pts. 164 2.0 TS: 280.000 pts. **Techo corredizo:** 75, 2.0 TS, 3.0 América: 98.000 pts. 164 (2.0 TS, 3.0 V6): 180.000 pts. **Aire acondicionado:** Gama 33: 190.000 pts. Alfa 75 1.6, Alfa 75 TD, Alfa 75 3.0 y Spider: 225.000 pts. **Climatización automática:** Alfa 164 2.0 TS: 290.000 pts. **Asiento anterior mando eléctrico:** Alfa 164 2.0 TS: 170.000 pts. **Lavafaros:** Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 45.000 pts. **Parabrisas tintado + Parasol posterior:** Alfa 164 2.0 TS y 3.0: 18.000 pts. **Espejos retrovisores exteriores recalentables + Asiento posterior, saco SGI + Apoyabrazos central anterior:** Alfa 164 2.0 TS: 40.000 pts. **6 altavoces + Antena eléctrica:** Alfa 164 3.0 V6: 40.000 pts. **Servodirección:** Alfa 75, 1.8, 2.0, 2.0 TS, 2.0 TD: 100.000 pts. **Pintura metalizada:** Gama 75: 60.000 pts. Gama 33: 35.000 pts. Alfa 164 2.0 TS: 80.000 pts. **Llantas de aleación:** Alfa 75 1.8, 2.0, 2.0 TS y 2.0 TD: 80.000 pts. Spider 2.0 FL: 65.000 pts. Gama 33: 65.000 pts. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 110.000 pts. **Tapicería de piel:** Spider 2.0 Q.V. y 103.7000 pts. Alfa 75 3.0 América: 225.000 pts. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 300.000 pts. **Elevallunas delantero:** Gama 33: 25.000 pts. **Elevallunas trasero:** 25.000 pts. **Precios con IVA incluido.**

ARO

Remark. Tel.: (93) 668 37 12.

Aro 10 techo lona	1.289	54	126	9,5	10,38	1.289.869
Aro 10 techo duro	1.289	54	126	9,5	10,38	1.320.109
240 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.520.848
243 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.136
320 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.542.064

AUDI

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

80 E	1.781	112	182	9,1	13,52	2.257.619
80 Special	1.781	112	182	9,1	13,52	2.568.319
90 2.2 E	2.226	136	214	10,1	14,34	3.554.744

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	--------------	------------------	-------------------------	--------------

90 20 V	1.994	160	215	10,0	14,27	3.943.413
90 20 V Cuatro	1.994	160	205	11,0	15,23	4.786.803
100 CD	2.226	136	202	10,8	14,86	3.454.715
100 CD Avant	2.226	136	199	10,2	14,42	3.821.848
100 CD TD	1.986	100	178	8,4	9,39	3.913.865
200 Turbo	2.144	200	226	12,6	16,19	5.854.716
200 Turbo Cuatro	2.144	200	223	12,0	17,09	6.652.803
Coupi 2.2 E	2.226	136	199	9,9	14,20	3.658.114
Coupi Cuatro	1.994	160	215	10,7	14,79	5.088.014
V8	3.582	250	236	14,0	18,59	9.794.629

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 443.864 pts. 100 manual/automático y 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Cuatro: 391.262 pts. **Computadora de abordo:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 50.377 pts. **Asientos delanteros calefactables:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 52.761 pts. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Cuatro: 66.428 pts. **Radiador más potente:** 80, 90: 28.765 pts. **Spoiler trasero:** 80: 93.604 pts. **Dispositivo Lavafaros:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 44.497 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 84.863 pts. **Tempomat:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 77.553 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD, Cuatro: 77.553 pts. **Llantas de aleación:** 80, 90, 90 20V: 134.444 pts. **Llantas de aleación -A-:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 pts. **ABS:** 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.389 pts. **Prestalación radio stereo:** 80: 62.137 pts. **Aire acondicionado:** 80: 287.805 pts. **Calefacción más potente:** 80, 90, 90 20V Cuatro: 18.953 pts. **Asiento conductor regulable altura:** 80: 22.883 pts. **Ferros antiniebla:** 80: 48.312 pts. **Asientos deportivos FO Creydon:** 80: 92.597 pts. **Tapicería de cuero (asiento deportivo):** 80: 575.768 pts. **Sistema Procon-Ten:** 80, 90, 90 20V 90 20V Cuatro: 115.694 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 138.737 pts. **Techo corredizo eléctrico:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 247.757 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 247.757 pts. **Techo corredizo manual:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro, 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 138.737 pts. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 257.610 pts. **Pintura especial:** 80: 19.950 pts. **Pintura metalizada:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuatro: 79.002 pts. **Climatizador:** 90 20V Cuatro: 179.241 pts. **Alarma antirrobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 84.227 pts. **Asiento niños:** 100 Avant: 135.440 pts. **Regulación de nivel:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 163.370 pts. **Asientos delanteros deportivos:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 76.758 pts. **Dispositivo Remolque:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 150.339 pts. **Regulación alcance faros:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Cuatro: 22.248 pts. **Saco portaesquies:** 100 manual/automático y TD: 37.664 pts.

AUSTIN

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

Mini Moke	1.000	39	114	10,4	11,20	871.325
Mini Roadster	1.275	63	157	7,8	11,24	1.116.089
Mini Cooper	1.275	63	157	7,8	11,24	1.161.089
Mini 1.3 LS 3P	1.275	63	146	7,2	10,98	1.161.089
Mini 1.3 LS 5P	1.275	63	146	7,2	11,34	1.230.089

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	--------------	------------------	-------------------------	--------------

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
Montego 1.6 SL	1.589	83	155	6,9	11,08	1.836.788
Montego 2.0 GSi	1.994	112	176	9,3	13,26	2.183.788
Montego Estate GTi	1.994	112	171	9,8	13,53	2.343.788
Montego 2.0 GTi	1.994	112	176	9,4	13,34	2.240.822
Montego 2.0 DSL	1.994	81	163	5,1	7,43	2.220.389

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

BMW

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

316i	1.766	90	176	9,8	13,89	2.372.183
316i 4P	1.766	90	176	9,8	13,89	2.547.183
318i	1.766	116	189	7,9	12,84	2.689.919
318i 4P	1.766	116	189	7,9	12,84	2.864.919
318i S	1.766	116	189	7,9	12,84	3.069.919
318i S 4P	1.766	116	189	7,9	12,84	3.264.919
320i	1.994	125	191	9,3	13,76	3.161.014
320i 4P	1.994	125	191	9,3	13,76	3.366.014
320i S	1.994	125	191	9,3	13,76	3.455.014
320i E	1.994	125	191	9,3	13,76	3.812.014
320i Cabrio	1.994	125	191	9,3	13,76	4.674.014
320i Touring	1.994	125	191	9,3	13,76	3.891.013
325i	2.494	171	221	11,5	16,50	4.066.014
325i 4P	2.494	171	221	11,5	16,50	4.253.014
325i Touring	2.494	171	221	11,5	16,50	5.011.014
325i X	2.494	171	210	11,7	16,65	4.923.014
325i X 4P	2.494	171	210	11,7	16,65	5.083.014
325i X Touring	2.494	171	210	11,7	16,65	5.571.014
325i Cabrio	2.494	171	214	11,5	16,50	5.462.013
M-3	2.302	200	234	10,8	16,05	7.289.023
324i	2.443	88	182	8,0	9,59	3.106.108
324i TD	2.443	115	193	7,0	9,04	3.763.108
324i TD Touring	2.443	115	193	7,0	9,04	4.489.108
520i (Nueva)	1.994	125	189	10,2	14,42	4.248.014
520i E	1.994	125	189	10,2	14,42	4.715.919
525i	2.494	170	223	12,0	15,97	5.274.202
530i	2.893	125	177	14,0	17,45	6.874.203
535i	3.430	211	235	14,5	17,80	8.273.014
M 5	3.535	315	250	16,8	20,86	9.847.929
524i TD	2.443	115	196	9,0	10,14	4.773.107
730i	2.988	197	225	15,0	19,31	6.394.204
735i	3.420	220	236	15,0	19,31	8.124.204
735i L	3.420	220	236	15,0	19,31	8.744.203
750i	4.988	272	240	15,0	19,33	10.774.529
750i L	4.988	300	254	15,0	19,33	12.574.529

OPCIONES: Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325ix, 325ic: 119.300 pts. **Diferencial autoblocante 25%:** Toda la serie 3, excepto 325ix, M3, 325i: 97.757 pts. **Toda la serie 5 y serie 6 y serie 7, excepto M3:** 103.910 pts. **ABS:** 320i, 324td, 520i, 524td: 378.000 pts. 318i, 324i: 412.400 pts. **Dirección asistida:** 316i, 318i, 320i, 325i, 324td: 138.262 pts. **Servoturno:** 520i, 730i, 735i, 735i: 49.220 pts. **Volante deportivo M-Technic:** Serie 3, excepto 316i, 318i, M3 y 324td: 41.872 pts. 530i, 535i, 635CSi: 8.000 pts. **Volante deportivo de piel:** Serie 3 y serie 5, excepto M3 530i, 535i: 39.839 pts. 730i: 33.839 pts. **Control automático nivel eje trasero:** serie 5 y 730i, 735i: 174.494 pts. **Control electrónico de la suspensión:** M3: 395.815 pts. **Suspensión deportiva:** 525i, 530i, 535i, 524td: 15.381 pts. **Suspensión deportiva M-Technic:**

316i, 318i, 324d: 55.373 pts. 320i: 43.000 pts. 325i, 325ix, 324td: 23.414 pts. **Suspensión para arrastre de remolque:** 635CSi: 10.084 pts. **Enganche de remolque:** 635CSi: 103.910 pts. Serie 7: 131.596 pts. **Airbag:** 635CSi: 264.219 pts. M-6: 256.187 pts. 530i, 535i: 285.241 pts. **Toda la serie 3 y 5, excepto 530i y 535i:** 3319. 900 pts. 730i: 319.900 pts. Serie 7, excepto 730i: 295.153 pts. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de acero:** 316.231 pts. 520i, 524td: 73.830 pts. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera:** 520i, 524td: 258.238 pts. 525i: 184.407 pts. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de radios cruzados:** 320i, 320ic, 324td: 245.932 pts. 325i, 325ix: 224.398 pts. 325ic: 70.000 pts. 520i, 524td: 334.973 pts. 525i: 261.142 pts. 530i: 59.560 pts. 520i, 524td: 334.973 pts. 525i: 261.142 pts. 530i: 76.907 pts. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera con antirrobo:** 635 CSi: 330.700 pts. M-6: 138.262 pts. 730i: 527.412 pts. 735i: 315.320 pts. 750i: 169.709 pts. 530i: 343.000 pts. 535i: 266.099 pts. **Pintura metalizada:** 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix, M3, 324td: 93.314 pts. 320ic, 325ic: 70.754 pts. Serie 5: 118.606 pts. 730i: 143.731 pts. **Antirrobo con alarma:** 635 CSi, M6: 89.042 pts. Serie 5: 68.311 pts. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** Serie 7, excepto 750i: 115.000 pts. 750i: 60.158 pts. **Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero:** Serie 3, excepto 318i, 324td: 23.414 pts. **Espejos eléctricos con sistema antivaho, cerradura puerta conductor y toberas limpiaparabrisas calefactables:** 316i, 318i, 320i, 325i, 324td, 324td: 46.144 pts. 320ic, 325ix, 325ic, 520i, 525i, 530i, 524td: 22.731 pts. 730i: 49.220 pts. 735i, 735i, 735i, 750i: 31.276 pts. **Spoilers delantero y trasero:</**

Mercado

MOTOS

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

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
--------	-----------------	--------------------

APRILIA

AF-1 Replica	174	594.900
Tuning Wind	174	598.900
Raid Race	174	544.900

BENELLI

125 S	124,0	340.179
900 NVT	900	812.700
900 NVT	900	1.054.087

BETA

TR-1 58	49	158.900*
TR-34 58	49	278.900*
TR-34	250	348.900*

BIMOTA

DB 1 Strada	749	2.200.889
DB 1-S	749	2.404.413
YB 5	1.199	2.919.280

BMW

R-65	650	1.015.223
R-80	748	1.115.223
R-80 GS	748	1.170.223
R-80 RT	748	1.336.923
R-100 GS	987	1.135.223
K-75 T	740	1.235.223
K-75 C	740	1.256.724
K-75	740	1.360.223
K-75 S Special	740	1.485.223
K-100	987	1.495.223
K-100 RS	987	1.768.059
K-100 RS Style	987	1.805.223
K-100 RT	987	1.780.223
K-100 LT	987	1.835.223

CAGIVA

Ala azura 350	349	643.563
Allet Electra 125	123,1	338.233
Blue 125	124,8	470.725
Cocle 80	74	378.279
Couleur 125	124,6	470.585
Elefant 350	343,2	712.500
Elefant 750	748	1.192.227
Frecin C 12 125,89	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.070
Tamco 125	124,6	635.360

DERBI

Variant California	48,7	99.970
Variant SLX América	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport C/I	49,9	121.950
Start 40 DS	49,9	151.950
Start 40 World Cham.	49,9	160.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FOX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Indiana 350	349	673.088
Indiana 650	650	933.180
Paso 750	748,1	1.252.585
Paso 900	900	1.384.130
790 Sport	740	1.230.549

FANTIC

Tender to 50	49	139.939
Koala 75	74	279.939
Quake 75	74	249.939

GAG

Cady	49,9	82.800
Cady L/A	49,9	89.800
Onix	49,9	96.950
Onix II	49,9	105.500
AV-90	49,9	94.300
SP 85-R	49,9	95.200
D-55 Cross	49,9	114.500
D-55 E	49,9	105.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
--------	-----------------	--------------------

GARELLI

Team Matic	49	119.949
Team Blumatic	49	134.821
Team Blumatic ES	49	147.972
Formuno Raid	49	178.900
GTA 2 FD ES	124,8	373.735
GTA 3 FD ES	124,8	380.100
Tiger XLE	124,8	478.919
Sahel 80	74	375.900

HARLEY-DAVIDSON

XLH Sportster 883	883	1.180.447
XLH Sportster 883 Higgs	883	1.232.080
XLH Sportster 1.200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springer Softail	1.340	2.162.061
FLHRS Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHRC Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

HONDA

PXR 50	49	157.900
SH 75	74	229.900
SA 75	74	240.900
NSR 75	74	298.900
NSR 75 II	74	319.900
MTX 75	74	261.900
CRM 75	74	305.900
CG 125	123	296.900
XL 125 PD	123	390.900
MTX 125 R	123	440.900
MTX 125 FZ	123	445.900
NS 125 F	123	445.900
NS 125 R	123	489.900
NSR 125 R	123	490.900
CRM 125 R	123	550.900
XL 200 R	194	490.900
CLX 350	347	899.000
CB 450 N	447	699.000
XL 600 V88	583	1.029.000
NK 650	644	979.000
NRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	999.000
CBR 600 F	598	1.219.000
CBR 500	598	699.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000 F	998	1.880.000
CBR 1000 R	998	1.880.000
GL 1500	1.520	2.990.000

HUSQVARNA

VNR 125	124,8	421.757
WH 250	248	794.507
WH 250	248	650.584*
WH 430	430	851.074
WH 430	430	705.379*
TE 510 AT	510	977.111
TE 510 AT	510	811.313*

ITALJET

Buster	49	118.540
Victory	49	138.500
Wizener	49	195.500
Tifany	49	124.500
Coyote Quasi	49	169.950
Pack-3	49	104.550

JAWA

351 Twin Sport	343,2	298.970
----------------	-------	---------

JJ-COBAS

TA Minarelli 80	79,5	850.000*
TA Huvo 80	79,5	1.000.000*
TB1 MBA 125 Mono	124	750.000*
TB2 125 Mono	124	800.000*
JC-2 KTM 250	238,6	805.000*
JC-3 KTM 250	238,6	1.250.000*
JV-4 Yamaha 250	249	1.450.000*
TR-3 Rotax 250	250	1.550.000*

KAWASAKI

Z-400 F-2	399	889.000
KLR 650 Tengei	649	884.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
--------	-----------------	--------------------

KTM

GPX-600-R	582	1.076.000
ZXR-750	749	1.484.000
ZX-10	997	1.518.000

LAMBRETTA

700	700	245.390
-----	-----	---------

LAVERDA

LE Uno 125	123,6	343.873
------------	-------	---------

MECATECNO

Mini 4*	47,7	117.960
Mini GP*	47,7	123.960
Huacán*	48,9	129.960
Chia*	49,9	131.960
Dragonfly*	305,9	430.000

MERLIN

DG-2T*	47,6	187.600
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG-7 125	124,6	324.800
DG 3.50 FIUS E-1*	348,8	457.520
DG 3.50 FIUS E-1 mat.	348,8	582.255
DG 3.50 88 Lejune*	348,8	505.120
DG 3.50 88 LaJone mat.	348,8	619.780
DG 3.50 Cresta	348,8	504.734
Nomade 500 4T	482	848.205

MONTESA

Cota 125	124,9	334.320
Cota 304*	237,5	349.440
Cota 304	237,5	428.400
Cota 307*	237,5	386.400
Cota 307	237,5	472.290
Cota 335*	327,5	390.208
Cota 335	327,5	476.812
Enduro 380 H-75	349,6	480.320

MORINI

KJ 125	124	339.900
Kangaro 350	344,1	613.255
Scalibur 350	344,1	625.165
Cornal 501	501	748.900
Scalibur 501	501	875.280

MOTO GUZZI

V-65	643,4	832.049
V-65 c	643,4	912.734
V-65 TT/NTX	643,4	998.690
V-65 Lario	643,4	969.570
V-65 Florida	643,4	935.049
V-65 Florida c/extra	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
La Mono 1000	948,8	1.113.615
1000 California II	948,8	1.326.888

MZ

ETZ 250	242,2	290.000
ETZ 250 c/Modulor	242,2	390.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
--------	-----------------	--------------------

RIEJU

Sprint N	49,6	106.844
Sprint A/E	49,6	126.556
RV 50	49,9	169.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermanathon 4v FD/M	49	146.600
Supermanathon 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	240.912
Marathon 74 k-6	74,6	158.720
MR 80 E Blanco	79,6	273.320
MR 80 E Blanco F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.320

SUZUKI

Mad PA	46	112.900
Mad PAD	46	115.900
Mad EL	46	138.500
Minza L	46	153.500
Lido Vario	73	219.500
TS 125 X	124	409.500
RG 125 Gamma	123	409.800
GS 450 S	448	690.000
GS 500 E	487	709.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 600 Djebel	599	800.000
DR 750 Big	727	899.000
GSX 750 F	748	1.152.000
GSX 750 R	748	1.465.000
GSX 1100 R	1.127	1.740.000
GSX 1100 R	1.052	1.780.000

TORREI

City X*	49	91.280
Cylomotor	48	139.744
Cylomotor	49	159.744
Cylomotor	49	136.184

URAL

Urul Base	549	560.766
Urul Extra	549	636.250

VESPA

Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elastart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 c.c. Elastart	123,5	223.300
Vespa XL 125 Plurimarte	123,5	245.100
Vespa TS Sport	123,5	257.200
Vespa TS Sport Elastart	123,5	266.500
Vespa 200 Iris	197,9	274.500
Vespa 200 TX	197,9	281.500
Vespa 200 Iris Elastart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elastart	197,9	322.800
Vespa AL	49,7	110.400
Vespa ALX	49,7	120.200
Vespa XE	49,7	139.500
Push Comov	49	179.500
Gilera MX1	124	480.200
Gilera RRT Nebreda 125	124	421.792
Gilera MX1 125	124	499.632
Gilera Dakota 350	348,9	702.373
Gilera Dakota 350 ER	348,9	648.000
Gilera Dakota 500	491,9	754.243
Gilera Dakota 500 ER	491,9	787.493
Gilera Saturno 500	491	919.163
Gilera XRT 600	598	799.900

YAMAHA

Yammy	49	125.122
DT-80	72,9	255.100
DT-80 LC	72,9	331.100
TZR 80	72	340.100
TZR 125	124	505.100
RD 125 LC/C	123	425.100
DT 125 LC	123	440.350
SR 125	124	336.100
SR 250	249	430.100
SR 250 E	249	447.100
RD 350 LC/C	347	714.100
XT 250	347	613.000
XK 400	399	700.100
SRX 600	608	785.000
XJ 600	599	508.000
XT 600	595	768.000
XT 600 Tenere	595	930.000
FZ 700	749	1.514.000
FZR 1000	989	1.833.000
FJ 1200	1.189	1.738.000

PUNTOS DE VENTA Y SERVICIO

ALICANTE REPUESTOS ALICANTE - Avda. Aguilera, 44 - 03006 ALICANTE - Tel. (965) 22 08 93/22 42 99 • ALMERIA AUTOS JULIO MAESO - Lobero, 26 - 01101 L.L. EJIDO - Tel. (951) 46 42 38 • ASTURIAS PONT ALBERTO ROZAS BLANCO - Granda Siero, km. 20,1 - 33199 OVIEDO - Tel. (985) 79 33 04 • AVILA FLORENCIO AJATES - Carro de Gracia, 1 - 05003 AVILA - Tel. (918) 22 33 65 • BARCELONA POLITRAC - Avda. Barcelona, 199 - 08750 MOLINS DE REI - Tel. (93) 668 57 03/668 08 95 • BARCELONA POLI ALBERTO ROZAS BLANCO - Granda Siero, km. 20,1 - 33199 OVIEDO - Tel. (985) 79 33 04 • AVILA FLORENCIO AJATES - Carro de Gracia, 1 - 05003 AVILA - Tel. (918) 22 33 65 • BARCELONA POLITRAC - Avda. Barcelona, 199 - 08750 MOLINS DE REI - Tel. (93) 668 57 03/668 08 95 • BARCELONA POLI ALBERTO ROZAS BLANCO - Granda Siero, km. 20,1 - 33199 OVIEDO - Tel. (985) 79 33 04

FRENTE A FRENTE

RENAULT 19 TR CONTRA SUS RIVALES

CARRERA AL SPRINT

A la dura competencia existente en el segmento de los coches en torno a los cuatro metros y con un precio que ronda el millón y medio de pesetas, se ha venido a sumar el Renault 19 TR, que avalado por el éxito comercial de las otras versiones de la gama parte con muchas posibilidades. Por contra, el resto de las marcas con vehículos con características similares al modelo de Renault intentarán ponérselo lo más difícil posible.

RENAULT 19 TR

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Consumos bajos
- Buena habitabilidad

DEFECTOS

- Dirección lenta
- Visibilidad tras. reducida
- Ventilación mejorable

PRECIO EN LA CALLE:
1.441.069 ptas.

FIAT TIPO 1.4 DGT

VIRTUDES

- Comportamiento
- Habitabilidad interior
- Motor silencioso

DEFECTOS

- Dirección lenta y pesada
- Desarrollos largos
- Mandos complicados

PRECIO EN LA CALLE:
1.654.419 ptas.

FORD ESCORT 1.3 CL

VIRTUDES

- Buen acabado
- Precio ajustado
- Cambio preciso

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Confort mediocre
- Frenos escasos

PRECIO EN LA CALLE:
1.416.069 ptas.

OPEL KADETT 1.3

VIRTUDES

- Consumos bajos
- Velocidad punta
- Comportamiento

DEFECTOS

- Dirección pesada
- Tacto áspero del cambio
- Desarrollos largos

PRECIO EN LA CALLE:
1.448.069 ptas.

PEUGEOT 309 GR

VIRTUDES

- Prestaciones brillantes
- Comportamiento
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Dirección dura
- Ventilación mediocre

PRECIO EN LA CALLE:
1.538.561 ptas.





Renault 19 TR.
Es el último en aparecer.



Fiat Tipo 1.4 DGL.
Tiene la línea más original.

La lucha más fuerte en el mercado de automóviles por ocupar el hueco más grande, tiene lugar entre los que componen el segmento de coches con una longitud en torno a los cuatro metros y concretamente entre las versiones más económicas de cada uno de esos modelos. Pues bien, la lucha últimamente se ha recrudecido más si cabe, y a la oferta nacional disponible se vino a su-



Ford Escort 1.3.
Es el más veterano.



Opel Kadett 1.3.
Es el más robusto.



Peugeot 309 GR. Da las mejores prestaciones.

mar hace unas semanas el Renault 19 TR, que gracias al éxito comercial que está teniendo en todas sus versiones, líder absoluto de ventas en nuestro país, parte con muchas posibilidades de ponerse a la cabeza entre los de su clase. Hasta que apareció el 19, ocupaba el liderazgo el Opel Kadett y por lo tanto es el adversario más serio del modelo de Renault. A continuación, por lo que a ventas se refiere, está situado el Peugeot 309, que está a una considerable distancia de los dos primeros. Por su parte el Escort es el que más ha caído en unidades vendidas en los últimos meses, lo que significa que está pidiendo a gritos la remodelación a fondo que la marca está realizando, y que verá la luz en el 90. Y por último, muy alejado de la cabeza en el ranking de ventas está situado el Fiat Tipo, que a pesar de contar con la

ventaja de ser coche del año en Europa, por lo que a ventas se refiere, en España de momento no está respondiendo a las expectativas que tenía la marca con este modelo.

MECANICAS SENCILLAS Y ECONOMICAS

La característica más importante y denominador común de las mecánicas de estos cinco coches es su sencillez y economía de funcionamiento. Por lo que a potencia se refiere, el Peugeot 309 GR con una cilindrada ligeramente superior a la de los otros se sitúa a la cabeza con 83 caballos, mientras que en este sentido hay que situar en los últimos lugares al Escort 1.3 y al 19 TR, que rinden 60 caballos, mientras

TAXIII, TAXIII.



UNA RETIRADA A TIEMPO ES UNA VICTORIA.

Si tienes que conducir, no bebas. Está claro y lo sabes. O te quedas o usa alternativas: Un taxi.
El conductor con alcohol acepta mayor riesgo con menor capacidad de respuesta, menor campo visual, menor sentido de la distancia, menos reflejos, menor control de la velocidad... Apréndetelo.
Párate. Donde estés. Duermete. O busca una alternativa de sentido común: que te lleven, por ejemplo. ¡Taxi!
Una retirada a tiempo es una victoria.



TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección Genl. de Tráfico

 Ministerio del Interior

DATOS DE COMPRA

RENAULT. Fabricante: FASA Renault. Avda. de Burgos, 87. 28050 Madrid. Tel.: (91) 766 19 00. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
FIAT. Importador: Fiat Auto España. P.º de la Habana, 74. 28036 Madrid. Tel.: (91) 259 82 00. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
FORD. Fabricante: Ford España, S.A. P.º de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Tel.: (91) 571 14 44. Red de postventa: 400 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
OPEL. Importador: General Motors España. P.º de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Tel.: (91) 597 30 00. Red de postventa: 439 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
PEUGEOT. Fabricante: Peugeot Talbot España. Ctra. de Villaverde km 7,500. 28041 Madrid. Tel.: (91) 347 20 00. Red de postventa: 445 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

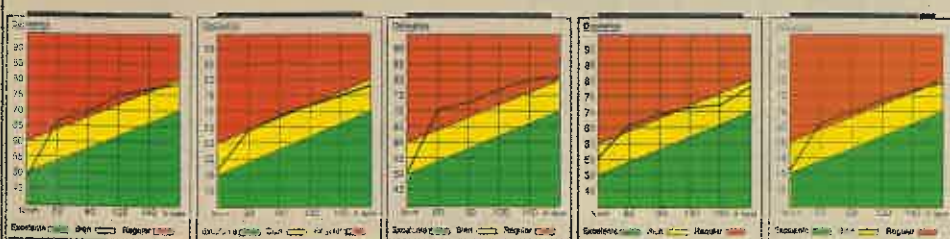
FICHA TÉCNICA

	RENAULT 19 TR	FIAT TIPO 1.4	FORD ESCORT 1.3	OPEL KADETT 1.3	PEUGEOT 309 GR
MOTOR					
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.397	1.372	1.297	1.297	1.442
Núm. apoyos cigüeñal	5	5	5	5	5
Árbol de levas	1, lateral	1, en cabeza	1, en cabeza	1, en cabeza	1, lateral
Núm. válvulas/cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	Carburador	Carb. doble	Carburador	Carb. doble	Carb. doble
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	9,3 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos	97 octanos	97 octanos	97 octanos
Potencia máxima (CV/rpm)	60/5.250	72/6.000	60/5.000	75/5.800	83/5.600
Par máximo (mkg/rpm)	10,5/2.750	11/2.900	10,2/3.000	10,3/4.200	11,9/3.000
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. a 1.000 rpm en 1.ª/2.ª/3.ª	7,8/14,1/22	8,8/16,0/23,9	8,7/14,4/21,5	7,0/12,6/19,1	7,8/13,7/19,9
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	30,0/36,6	26,7/33,2	28,9/36,2	27,8/34,9	26,3/33,7
Embrague	Mando mec.	Mando mec.	Mando mec.	Mando mec.	Mando mec.
DIRECCIÓN					
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,9	3,7	3,5	4,1	3,8
Diámetro de giro	10,4	10,7	10,6	9,8	11,1
FRENOS					
Sistema (del./tras)	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Eje torsional	Independiente
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Chapa 5x13	Chapa 5x14	Chapa 5x13	Chapa 5,5x13	Chapa 5x13
Neumáticos	145/80 SR 13	165/70 SR 14	155 SR 13	155 SR 13	165/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES					
Peso en orden de marcha	900	945	936	890	890
Capacidad depósito	55	55	48	52	55

PRESTACIONES

	RENAULT 19 TR	FIAT TIPO 1.4	FORD ESCORT 1.3	OPEL KADETT 1.3	PEUGEOT 309 GR
VELOCIDAD MÁXIMA					
Km/h	164,8	161,1	149,3	167,8	173,2
ACELERACIÓN					
400 m salida parada	19,1	19,4	19,9	18,7	18,0
1.000 m salida parada	35,2	35,6	37,4	34,8	34,1
De 0 a 100 km/h	13,5	14,3	16,4	12,4	12,6
RECUPERACIÓN					
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,9	20,3	22,6	21,8	18,6
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,7	22,7	23,5	24,6	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	39,2	38,2	39,9	38,3	35,1
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	43,5	43,8	45,1	44,6	39,1
De 80 a 120 km/h en 4.ª	15,2	15,4	16,4	14,0	9,9
De 80 a 120 km/h en 5.ª	22,3	27,6	28,5	20,1	14,3

SONORIDAD



R-19 TR	TIPO 1.4	ESCORT 1.3	KADETT 1.3	309 GR
Al ralentí: 49,7	Al ralentí: 52,6	Al ralentí: 52,7	Al ralentí: 55,2	Al ralentí: 51,4
A 60 km/h: 67,4	A 60 km/h: 64,6	A 60 km/h: 70,1	A 60 km/h: 66,6	A 60 km/h: 67,9
A 90 km/h: 69,3	A 90 km/h: 69,9	A 90 km/h: 73,0	A 90 km/h: 69,8	A 90 km/h: 70,9
A 120 km/h: 75,0	A 120 km/h: 72,1	A 120 km/h: 77,1	A 120 km/h: 72,2	A 120 km/h: 74,6
A 140 km/h: 76,1	A 140 km/h: 75,2	A 140 km/h: 80,6	A 140 km/h: 73,5	A 140 km/h: 76,0
A tope: 77,8	A tope: 77,5	A tope: 81,3	A tope: 78,8	A tope: 79,6

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

que en el medio están situados el Tipo 1.4 y el Kadett 1.3 con 72 y 75 caballos de potencia respectivamente. A la hora de analizar estos motores de sobra conocidos y que cada marca ha utilizado en más modelos, llegamos a la conclusión de que de los cinco los más eficaces son el del 309 y el del Kadett, con un excelente rendimiento y una magnífica relación prestaciones/consumos, con una buena utilización en todo el abanico de revoluciones disponible. Por lo que a consumos se refiere hay que poner a la cabeza al Fiat Tipo, al que la marca



ha equipado con un propulsor realmente económico y con unas prestaciones muy dignas. Renault para su modelo ha recurrido al conocido y experimentado motor de 1.397 centímetros cúbicos conocido con el nombre de Sierra y que la marca ha venido utilizando en muchos de sus modelos. Es un propulsor que a pesar de su veteranía sigue dando unos resultados excepcionales y que puede competir sin ningún complejo con otros más modernos. A la hora de comparar los motores, el Escort es el que peor parado sale, a pesar de tener una cilindrada igual que la del Kadett, 1.297 centímetros cúbicos, perjudicado por

unos desarrollos del cambio poco adecuados, ofrece unas prestaciones inferiores a las de sus rivales y unos consumos algo más elevados.

En el resto de apartados mecánicos los esquemas son muy similares. Todos los fabricantes han coincidido en unos tarados de suspensiones blandos, buscando fundamentalmente un buen confort de marcha. Aquí una vez más el Opel y el Peugeot son superiores a sus rivales con un comportamiento excepcionalmente neutro. A continuación les sigue el Escort, mientras que por detrás con un escaso

el Escort y el Tipo con muy poca diferencia entre ellos y que tienen la pega de que en las frenadas se carga mucho el morro con tendencia a bloquear las ruedas delanteras.

FUNCIONALIDAD DE LINEAS

La funcionalidad es la clave en este tipo de vehículos pensados de cara a una utilización eminentemente familiar. De todos ellos destaca el Renault 19 por ser el más moderno y el menos visto hasta ahora en nuestras calles, si bien sus ventas hacen que cada día sean más



El cuadro de instrumentos del Renault es muy simple.



El Tipo está disponible con dos instrumentaciones.



El Ford está muy bien acabado.



El Kadett tiene la instrumentación imprescindible.



El cuadro más completo es el del Peugeot.

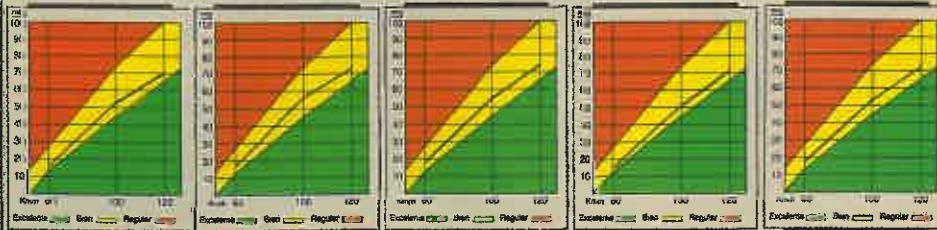
margen entre ellos hay que situar al Tipo y al 19, a los que hay que criticarles el excesivo balanceo de la carrocería en los virajes. Por lo que a frenos se refiere son muy similares y en todos los casos las diferencias de distancias de frenado son mínimas, además de tener un rendimiento muy parecido. Quizá si tenemos que situar a alguno por encima de los demás, el Renault 19 es ligeramente superior con un tacto de pedal muy bueno. Detrás, por un escaso margen hay que situar al 309, mientras que tercero sería el Kadett, que se ve perjudicado por el tacto del pedal no tan bueno como cabría esperar. Cerrando la lista están

frecuentes los 19 rodando por la calle. El más innovador y al mismo tiempo original es el Fiat Tipo, que dispone de una línea distinta a la de todos sus rivales en este segmento, mientras que el que cuenta con más años a sus espaldas es el Ford Escort, que tiene nueve años con esta carrocería y con sólo algunos detalles modificados.

En lo que a dimensiones se refiere, el más largo de todos es el modelo de Renault, con algo más de 10 centímetros de diferencia sobre el resto de sus rivales, que están en los cuatro metros y con un escaso margen entre ellos.

Dentro del apartado de

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

R-19 TR	TIPO 1.4	ESCORT 1.3	KADETT 1.3	309 GR
A 60 km/h: 17,1	A 60 km/h: 17,8	A 60 km/h: 18,2	A 60 km/h: 16,4	A 60 km/h: 17,0
A 100 km/h: 54,4	A 100 km/h: 55,6	A 100 km/h: 55,8	A 100 km/h: 50,6	A 100 km/h: 53,8
A 120 km/h: 70,2	A 120 km/h: 73,4	A 120 km/h: 74,2	A 120 km/h: 72,0	A 120 km/h: 72,4

CONSUMO

	RENAULT 19 TR	FIAT TIPO 1.4	FORD ESCORT 1.3	OPEL KADETT 1.3	PEUGEOT 309 GR
CIUDAD					
A 30 km/h de cruceo	9,3	8,1	11,4	9,0	10,1
CARRETERA					
A 90 km/h de cruceo	5,1	5,4	6,1	5,4	5,3
En conducción rápida	9,3	10,6	9,3	10,3	11,1
AUTOPISTA					
A 120 km/h de cruceo	8,3	7,8	7,7	6,6	6,7
A 140 km/h de cruceo	8,0	9,1	8,8	7,6	7,6
OTROS VALORES					
Consumo medio ponderado	7,9	7,2	9,4	7,7	8,3
Capacidad depósito combustible	55	55	48	52	55
Autonomía media	595	710	460	625	610

EQUIPAMIENTO

	RENAULT 19 TR	FIAT TIPO 1.4	FORD ESCORT 1.3	OPEL KADETT 1.3	PEUGEOT 309 GR
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva combustible	SI	SI	SI	NO	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	OP	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	SI	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	OP	NO	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	SI	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
Elevavinas eléctricos del./tras.	NO	S/N	NO	OP/N	S/N
Cierre centralizado	NO	SI	NO	OP	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	NO	SI
Tapón depósito con llave	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas de aleación	NO	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia-lava trasero	NO	SI	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP	SI	OP	SI
Cinturones seguridad traseros	NO	OP	NO	NO	NO



Los asientos del 19 son blandos.



En el Tipo son muy amplios.



Los del Escort tienen poca sujeción lateral.



Los asientos del Kadett tienen buena dureza.



En el 309 tienen la banqueta corta.



habitabilidad interior, el que sale mejor parado es el Fiat Tipo, que cuenta con un interior similar al de coches de segmentos superiores, mientras que el Renault tiene un habitáculo ligeramente más pequeño que el del Tipo. Tanto el Peugeot, como el Opel y el Ford se encuentran en un buen nivel en lo que a habitabilidad se refiere.

Todos los modelos que hemos incluido en esta prueba comparativa son las versiones básicas de cada uno de los modelos, por lo que su nivel de equipamiento es bastante escaso, siendo los mejores en este sentido el Peugeot 309 y el Fiat Tipo. En el caso concreto de este último, la versión probada es la que incluye en su equipamiento el cuadro de instrumentos de tipo digital, existiendo una versión con instrumentación analógica convencional. La diferencia del precio entre ambos modelos es de unas cien mil pesetas.

La mejor terminación corresponde al Ford Escort, mientras que tras él, y a muy escasa distancia, se encuentra el Renault, también con un buen acabado característico en los coches firmados por FASA. Tanto en el Opel como en el Peugeot, el plástico hace demasiado acto de presencia, mientras que el Tipo merece un comentario aparte, ya que su presenta-



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

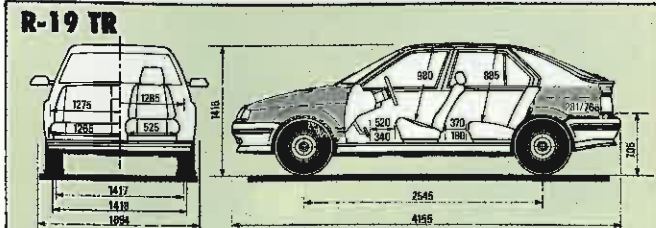
ALTERNATIVA DIARSA - MADRID. TEL.: 435 98 85



ción es muy buena, pero rápidamente las piezas comienzan a coger holguras y los ruidos son frecuentes.

El Renault 19 es un coche que no llama la atención dentro de este segmento, ni por su carrocería, ni por su habitáculo, pero que es ca-

las necesidades de un usuario que vaya buscando un coche de este tipo, que sin tener unas prestaciones fulgurantes por contra ofrecen una gran funcionalidad y un espacio interior muy digno. En cualquier caso con la poca diferencia de precio



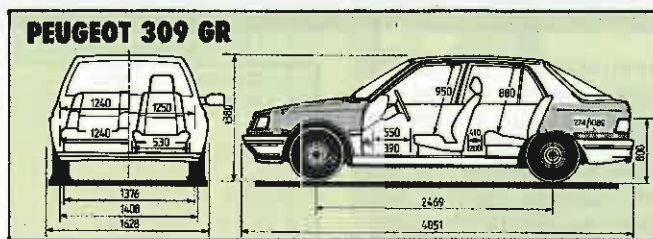
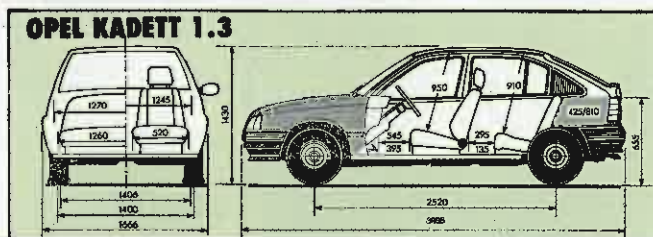
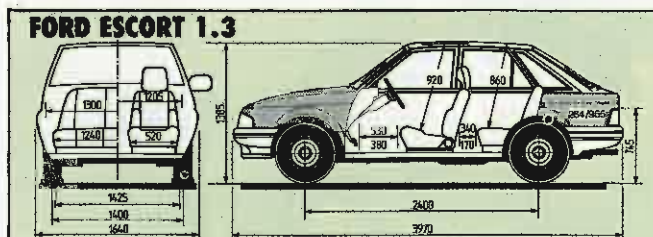
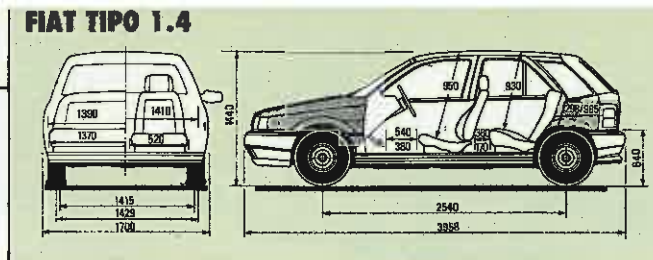
paz de dar batalla en la difícil lucha por el mercado y de vencer dentro de un segmento muy competido como es el de los vehículos de cuatro metros.

CONCLUSION

Estos modelos como, ya hemos comentado, son las versiones más baratas de sus respectivas gamas, son unos coches capaces de satisfacer

que existe entre ellos, el más caro es el Tipo, pero no olvidemos que la unidad de nuestra prueba está equipada con el cuadro de instrumentos digital y que existe una variante con relojes analógicos que le pone al mismo precio que los otros cuatro.

La balanza se puede inclinar en favor de un modelo u otro dependiendo de las preferencias de los usuarios



FRENTE A FRENTE

BALANCE FINAL

	R-19	Tipo	Escort	Kadett	P. 309
Velocidad máxima	3.0***	4.0***	5.0**	2.0****	1.0****
Acceleraciones	3.0***	4.0***	5.0**	2.0****	1.0****
Recuperaciones	2.0****	5.0**	4.0***	3.0***	1.0****
Consumo	3.0****	1.0****	5.0**	2.0****	4.0***
Transmisión	3.0****	5.0**	4.0****	2.0****	1.0****
Caja de cambios	2.0****	4.0***	5.0**	3.0***	1.0****
Frenos	2.0****	4.0***	5.0**	3.0***	1.0****
Dirección	2.0****	5.0**	3.0****	4.0***	1.0****
Comportamiento	3.0****	4.0***	5.0**	2.0****	1.0****
Aptitudes urbanas	3.0**	4.0***	5.0**	2.0****	1.0****
Autonomía	4.0****	1.0****	5.0**	2.0****	3.0****
Habitabilidad	2.0****	1.0****	5.0**	3.0****	4.0***
Maletero	3.0****	2.0****	5.0**	1.0****	4.0****
Confort	1.0****	3.0****	2.0****	5.0**	4.0***
Posición del conductor	2.0****	5.0**	3.0****	4.0***	1.0****
Sonoridad	1.0****	3.0****	5.0**	4.0***	2.0****
Equipamiento	3.0**	1.0****	4.0***	5.0**	2.0****
Valor-precio	1.0**	3.0**	4.0***	2.0**	5.0**

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

por cada marca, y aquí el gran beneficiado parece ser el Renault 19, que al margen de esto y en honor a la verdad hay que decir que está muy equilibrado, con una habitabilidad muy buena apoyado por una mecánica fiable y económica.

Si tenemos en cuenta la habitabilidad el vencedor sin ningún género de dudas

es el Fiat Tipo, que gracias a un interior muy bien aprovechado tiene un espacio similar al de un coche de un segmento superior. En el caso de inclinar nuestras preferencias por el más rápido de los cinco, nuestras miradas tienen que ir dirigidas al Peugeot 309, que ofrece unas prestaciones excepcionales. El Opel Kadett

juega su gran baza en su habitabilidad y en su fiable y robusto motor, que es de todos el que mejor relación prestaciones/consumos ofrece, resultando al igual que el Renault tremendamente equilibrado. Por lo que al Ford Escort se refiere, se ha quedado desfasado con respecto a los otros cuatro vehículos de la compara-

tiva; la marca, consciente de este problema que se ve reflejado en el descenso de las ventas ya está trabajando para buscarle un sustituto, aunque es justo señalar que tiene el mejor acabado de los cinco.

Carlos Cancela
Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

Motor 16

No hay que olvidar que éstos son unos coches pensados para un uso principalmente familiar, por lo tanto uno de los factores que más puede pesar a la hora de decidirse por uno u otro es su espacio interior; aquí el mejor parado es el Fiat Tipo, que por otro lado es el más caro de los cinco, siempre que tengamos en cuenta al DGT, que es la versión de la prueba, y que es la que está equipada con el cuadro de instrumentos digital; la variante con cuadro convencional cuesta cien mil pesetas menos, siendo entonces su precio similar al del 309. Este último tiene a su favor el contar con el motor más enérgico y con mejores prestaciones, un factor que también puede contribuir a decantar la elección por él. Lo que sí podemos afirmar y así lo demuestran las ventas es que el Renault 19 y el Opel Kadett son los modelos más equilibrados dentro de la comparativa.

UN ACIERTO ORIGINAL.



Acierta de lleno pidiendo Original Schnapps de manzana, lo más nuevo de Rives. Una bebida baja en alcohol y suave al paladar. Para tomar muy fría. Apunta bien. Darás en el blanco sin jugarte la cabeza.

RIVES

AUTODEFINIDO



PILOTO DE LA FOTO
PILOTO DE ARROW

PRODUCCION INTERES
ESTABLECE POR

COBAS MENUDAS
IGUALDAD DE NIVEL

RADIO NARCOTICA
BOB

ME QUIERE HERMANA
ANTES DEL DOMINGO

NOBOTROS CLOUPO
SOCCO

PAIS DE LOS GABARROS
Y LA DOMIN

COSTUMER PASALERA
REVISTA DE LA BIBLA



CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

CHILADO ASTATO
QUI TIENE LANA

por SIRI

VER SOLUCION PAGINA 58



INTRODUCE NOVEDADES
ISLA DE LA SONOR

BERLINA DE NISSAN
BARDO

MATRICULA ORENSANA
MARCA DE NEUMATICOS

MONARCA FAMOSO
FUTURISTA

FRIGO INDOLES
MIRAR UN ESCRITO

NOTA MUSICAL
SE VENIAN AL SUELO

ALABANZA
TERM DE MENTIRIO

MULTITUD
NO CREYENTE

DOCTORA ABBREVIADO
COLEIRA

NOTA JORNADA
CONTRARIO AL DIA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA

PILOTO DE LA FOTO
CIRCUITO DE BELGICA





FIAT CROMA TURBO D i.d. TREN DE LARGO RECORRIDO

FIAT, cuando presentó a mediados del 88 el Croma Turbo Diesel alimentado por un revolucionario sistema de inyección directa, presumía de ser la primera marca en utilizar un motor con este tipo de alimentación en un vehículo fabricado en gran serie; después otras marcas siguieron el camino. Pero de lo que sí puede presumir la marca italiana es de tener un coche con un consumo superajustado, 5,69 litros cada 100 kilómetros, una cifra que le pone al nivel de un utilitario impulsado por un motor de gasoil, que si tenemos en

cuenta su tamaño y su peso comprendemos que es algo excepcional. Basándonos en su consumo medio y la capacidad de su depósito de combustible da una autonomía de 1.130 kilómetros, o lo que es lo mismo, con un depósito de combustible lleno podemos ir sin repostar desde Almería a Vigo.

El motor que ha utilizado Fiat en este coche ha sido el de 1.929 centímetros cúbicos, que ya venía usando anteriormente y que ha modificado con el sistema de inyección directa, un sistema que evita la tradicional precámara de combustión, llegando el gasoil directa-

mente del inyector a los cilindros. La única pega de este motor es su elevada rumorosidad, tanta que la marca ha temido que recurrir a una capsula fonoabsorbente para paliar parte del ruido, pero con todo esto todavía sigue sonando algo más que un motor de gasoil tradicional. A favor tiene unas prestaciones muy honestas, con una velocidad máxima de 173 kilómetros por hora y, como hemos comentado antes, unos consumos muy reducidos. Todo esto le convierte en un coche muy recomendado para los profesionales del volante que tienen que recorrer un elevado nú-



Una de las virtudes más importantes del Fiat Croma TD i.d. es su enorme autonomía. El cuadro de instrumentos dispone ahora de nuevas gráficas. Los asientos disponen de una tapicería excelente. Los delanteros, por su parte, tienen poca sujeción lateral.



- VIRTUDES**
- Consumos muy ajustados
 - Autonomía
 - Habitabilidad
- DEFECTOS**
- Rumorabilidad del motor
 - Detalles de acabado
 - Asientos delanteros

PRECIO EN LA CALLE:
2.679.349 ptas.

DATOS DE COMPRA

Importador: Fiat Auto España, P.º de La Habana, 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 359.82.00. Red de posventa: 239 puntos de asistencia en toda España. Garantía: un año sin límite de kilometraje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.929 c.c. N.º de apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: 1 en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección directa, turbo. Compresión: 19,4 a 1. Tipo de carburante: Gasoil. Potencia máxima: 92 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 19,4 mkg a 2.500 rpm.

TRANSMISIÓN. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual de cinco velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,28 km/h; 2.ª, 14,32 km/h; 3.ª, 22,68 km/h; 4.ª, 32,04 km/h; 5.ª, 40,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCIÓN. Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,2. Diámetro de giro: 10,6.

FRENOS. Sistema: Discos/discos.

SUSPENSIÓNES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

RUEDAS. Llantas: 5½ J x 14. Neumáticos: 175/70R 14T.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.230 kg. Capacidad depósito: 70 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA

Km/h 173

ACELERACIÓN (seg.)

400 m salida parada 19,8

1.000 m salida parada 36,9

De 0 a 100 km/h 15,3

RECUPERACIÓN

400 m desde 40 km/h en 4.ª 21,1

400 m desde 40 km/h en 5.ª 24,7

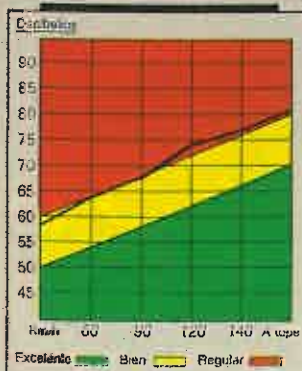
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª 38,3

1.000 m desde 40 km/h en 5.ª 46,7

De 80 a 120 km/h en 4.ª 11,4

De 80 a 120 km/h en 5.ª 17,8

SONORIDAD



Al ralentí: 59,4. A 60 km/h: 64,3. A 90 km/h: 67,7. A 120 km/h: 74,8. A 140 km/h: 76,9. A tope: 81,4.

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

mero de kilómetros durante todo el año.

Este Croma Turbo Diesel se ha aprovechado de algunas de las mejoras mecánicas de la gama 89. De esta forma el accionamiento del embrague es por medio de una sistema hidráulico. Con esto la conducción es mucho más cómoda, pues hay que hacer menos esfuerzo cada vez que se pisa el pedal. Los frenos también se han visto mejorados, ahora son más potentes debido al mayor tamaño de los discos y de la superficie de contacto. Por otro lado, las pastillas de freno son de tipo ecológico sin amianto.

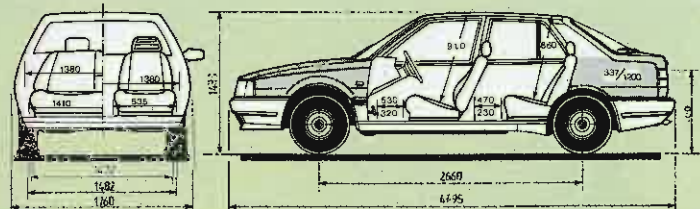
Por lo que respecta a la carrocería, también se ha beneficiado de los cambios estéticos que el fabricante efectuó en la nueva gama, y que se han traducido en una parrilla delantera modificada y en los pilotos traseros realizados en plástico de color fumé, además de unos embellecedores de las ruedas de nueva factura. El interior no sólo sigue gozando de la amplitud de que hacía gala, sino que ha aumentado en dos

centímetros en las plazas traseras; esto ha sido posible modificando los rellenos de los respaldos de los asientos delanteros. Atrás, por lo tanto, ahora viajan mejor tres pasajeros. Por lo que respecta a las plazas delanteras, siguen siendo muy amplias y cómodas, pero siguen pecando de tener un respaldo excesivamente plano, con poca sujeción lateral. Otras modificaciones afectan al cuadro de instrumentos, que dispone de nuevas gráficas. A pesar de que Fiat está avanzando mucho en el apartado acabado y sus productos cada vez están mejor presentados, todavía tiene un largo camino por recorrer, siguen existiendo ruiditos y vibraciones en el salpicadero que delatan una terminación muy mejorable.

FRENTE A SUS RIVALES

Puestos a buscarle rivales al Croma Turbo Diesel i.d., tenemos que fijarnos obligatoriamente en el Austin Montego 2.0 DSL Turbo, que junto al Fiat son

FIAT CROMA TURBO D i.d.



DIRECTO AL CORAZÓN

Fiat, tras un largo periodo de investigación, puso en marcha el que fue el primer motor de gasoil de inyección directa montado en un vehículo fabricado en gran serie. Hasta entonces, este tipo de alimentación sólo estaba destinado a motores de vehículos industriales de gran tamaño y para instalaciones fijas.

Un motor de inyección directa se diferencia de un motor tradicional en que el combustible llega a través de los inyectores directamente a los cilindros sin necesidad de precámara de combustión; ésta pasa a estar ahora tallada en la cabeza de los pistones. En teoría, el que no tenga precámara ofrece muchas ventajas, la más importante es que, al entrar el combustible directamente en los cilindros, la combustión es más rápida y mejor, con un mayor aprovechamiento del gasoil, esto hace que no se produzcan pérdidas de energía y, por lo tanto, permite un rendimiento superior al de un motor de sus mismas características con precámara y con un consumo mucho menor. También se



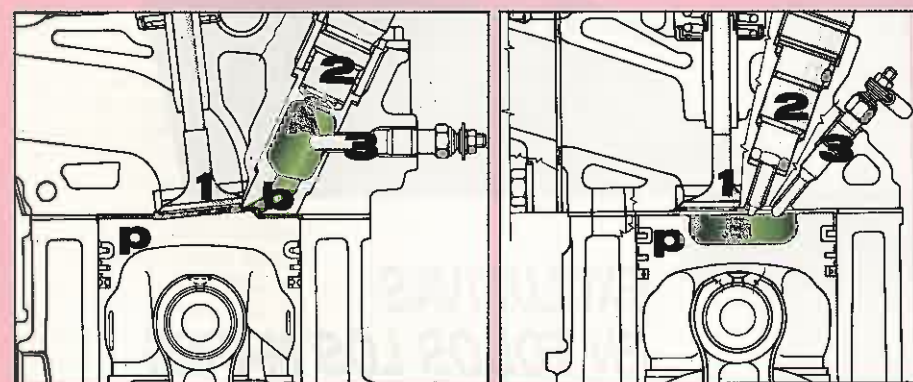
El inyector (pintado de azul) introduce el gasoil directamente en los cilindros.

traduce en un arranque en frío mucho mejor, prácticamente instantáneo, que permite incluso prescindir de las bujías de precalentamiento. Su único inconveniente reside en su elevada rumorosidad, muy superior a la de cualquier motor diesel tradicional. Fiat, para eli-



El motor es excepcionalmente económico. Su defecto es que es muy ruidoso.

Manuel Madrid
Fotos: Santiago Ibáñez



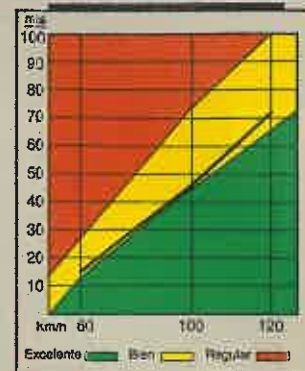
En los dibujos se puede apreciar la diferencia entre un motor diesel tradicional (izquierda) con precámara y uno de inyección directa (derecha) sin precámara.

minar parte del ruido procedente del motor, lo ha envuelto en una cápsula fonoabsorbente, que si bien lo disminuye un poco sigue sonando mucho.

El principal inconveniente con el que tropezó Fiat cuando comenzó a desarrollar este motor fue el de conseguir una perfecta mezcla de combustible que quemase bien, pues hasta entonces se había conseguido un aprovechamiento energético muy pobre acompañado de una emisión de humos muy elevada. Fiat recurrió a un sofisticado simulador que permitió estudiar las tur-

bulencias que se formaban a lo largo del conducto de admisión, midiendo la velocidad de los flujos por medio de un rayo láser para después dar los reglajes necesarios para conseguir una mezcla que quemase bien. El resultado obtenido ha sido realmente excepcional, ya que los técnicos de la firma italiana no sólo han conseguido un alto valor energético de la mezcla de combustible, sino que además ha logrado una importante reducción de la emisión de humos, similar o incluso inferior a la de cualquier motor diesel.

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 16,4. A 100 km/h: 46,8. A 120 km/h: 71,2.

CONSUMO

CIUDAD I/100 km
A 32,1 km/h de cruce 6,30

CARRETERA

A 90 km/h de cruce 4,28

En conducción rápida 8,50

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce 6,38

A 140 km/h de cruce 7,31

OTROS VALORES

Consumo medio ponderado 5,69

Capacidad depósito comb. 70

Autonomía media 1.130

EQUIPAMIENTO

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

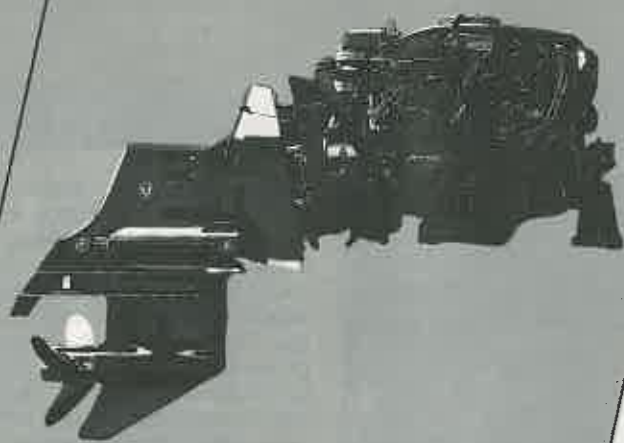
EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE

Fuerabordas

OMC Cobra

Dentro Fuerabordas



OMC Sea Drive

Motores con Bracket



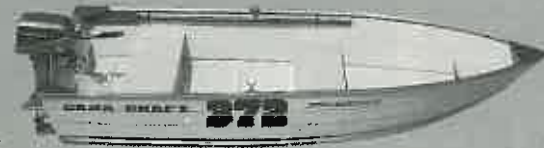
FOUR WINNS

Embarcaciones



SARACRAFT

Botes de aluminio



EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO
Experiencia de toda confianza.

MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

AUTOSONIDO



BLAUPUNKT NEW YORK 08 DE LO MEJOR

NO es nuevo ver una combinación de preamplificador con sintonizador y lector de CD, pero Blaupunkt, con su New York SCD 08, alcanza unas cotas de tecnología muy alta.

El New York, está construido en dos bloques diferenciados. El primero contiene el reproductor de CD, los elementos de manejo y el preamplificador de potencia. Y el segundo, el sintonizador de reducidas dimensiones, con un montaje independiente.

El sintonizador dispone de 24 presintonías en FM y en él, se aplica un nuevo concepto de alta fidelidad, el Travel Store, que memoriza automáticamente un grupo de seis emisiones de FM de una determinada zona de recepción. Esto facilita la audición directa de las seis emisoras más potentes de la zona por la que se circula en cada momento.

También cuenta este modelo con sistemas PLL y Codem Hifi de sintonía. En el Compact Disc, se pueden llegar a programar hasta 18 discos compactos.

En el año 1932, la firma Blaupunkt presentó su pri-

mer aparato para coche, una radio del tamaño de una maleta de viaje pero con unas soluciones técnicas que resultaron muy llamativas por aquel entonces. Está claro que desde aquellas fechas, Blaupunkt no paró de desarrollar aparatos hasta llegar a lo que hoy en día se nos ofrece, que sin duda se puede calificar como tecnología de excepción al servicio de cualquier automovilista.

FORD FABRICARÁ AUTORRADIOS EN PORTUGAL

OSCAR B. Marx III, Director ejecutivo de Ford, ha firmado en Portugal un acuerdo por el que Ford Motor Company, construirá en Setúbal una planta destinada a la fabricación de autorradios de alto nivel, así como otros elementos de audio, entre los que se incluyen Compact Disc. La nueva factoría,

será la primera que establece Ford en Europa, para la fabricación de estos componentes, ya que hasta ahora los mas de cinco millones de autorradios producidos, salían de la plantas de Canadá, Brasil y México.

La inversión prevista será de 120 millones de dólares y dará empleo directo a 1.700 personas, cuando se alcance el mayor nivel de producción. Las obras quedarán concluidas para finales de 1991. Está previsto exportar casi toda la fabricación a Alemania, Inglaterra, Bélgica y España.



Ford fabricará en Europa autorradios de la máxima calidad.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
BURGOS			RNE/R-5	1 107	
RNE/R-1	684		CADIZ		
A-3		94.3	RNE/R-1	774	
A-3/Radio 80			SER (Radio Algeciras)	1 260	96.7
COPE (R. Pop. de Burgos)	1 134	95.4	SER (Radio Cádiz)	1 485	89.4
SER (Radio Aranda)		87.8	SER (Radio Jerez)	1 584	97.8
RNE/R-2		92.7	SER (La Línea)		90.2
RNE/R-3		91.2	SER (Radio Puerto-Pto. Sta. María)		90.8
RNE/R-4		93.6	A-3 (de Arcos de la Frontera)		88.5
RNE/R-5	1 503		A-3 (de Cádiz)		93.2
CÁCERES			COPE (R. Pop. de Jerez)	1.124	92.2
RNE/R-1	774		COPE (R. Pop. de Cádiz)		101.8
COPE (R. Pop. de Cáceres)	1 224	88.9	Rueda Rato (R. Arenal) Jerez		90.3
SER (Cáceres)		101.3	Rueda Rato (R. Esmeralda) Algeciras		89.1
SER (Radio Plasencia)		92.1	RNE/R-2		94.5
A-3		92.6	RNE/R-3		96.7
RNE/R-2		97.7	RNE/R-4		103.5
RNE/R-3		99.3	RNE/R-5	747	
RNE/R-4		95.1			

El eslabón final

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

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

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



Kindvox
CAR AUDIO

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




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

 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 do-

ce, Jorge Valdano sienta **“CÁTE DRA.”** 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

LOS BARCOS MAS RAPIDOS LOCOS POR LA OLA



No siempre se consigue ir derecho sobre el agua. A veces se ponen patas arriba.

LOS USA son el paraíso de lo desmesurado e improbable. Cuanto más grande es, más le mola al personal del imperio. Lo más poderoso, lo más caro, lo más estridente y especialmente lo más peligroso, y que este peligro se vea en directo y por la tele.

Con estas premisas se han venido desarrollando estos a modo de aviones, que rasean el agua a casi trescientos kilómetros por hora. Son los hidropla-

nos, o «tres puntos» de Fórmula Open.

Su estructura es parecida a los trimaranes; dos pequeños flotadores laterales tratan de mantener una cierta estabilidad lateral mientras el casco central aloja la poderosa máquina, la transmisión y al arriesgado piloto. En marcha, solamente la hélice toca el agua, o al menos eso es lo deseable.

Los desafiados aparatos motores han batido cualquier récord y alcanzan los 3.500 caballos, potencia desmedida



para estos barcos, que no llegan a los nueve metros de eslora. Obviamente, solo pueden navegar en lagos, canales o aguas muy protegidas, dado que la menor ola les puede hacer recordar su naturaleza casi aérea, y despegan, con el consiguiente portazo, la destrucción del aparato, el hospital para el piloto y el regocijo para el público.

Esta es la única especialidad de la motonáutica que admite cualquier tipo de planta motriz, siempre y cuando la

transmisión se efectúe sobre el agua. Esto ha permitido incorporar turbinas de gas o, lo que es lo mismo, motores a reacción, provenientes de aviones y helicópteros. Estos motores son ligeros, poderosos, pero delicados, además pierden bastante potencia, al pasar de las 35 o 45 mil vueltas de la turbina a las 2 o 3 mil que puede dar la hélice, en el mejor de los casos; además su capacidad de respuesta es bastante limitada.

Estas razones han permitido sobrevivir a algunas motorizaciones convencionales, si se puede dar este calificativo a los monstruosos motores de gasolina, provenientes también de la aviación, como la última versión del mítico Rolls-Royce «Merlyn», el mejor motor de cazas aliados en la pasada guerra, muy superior a los Allison y Garret norteamericanos, solo comparable al Jumo en doble estrella que montaba el FW 290 alemán.



La cabina de seguridad cumple perfectamente su cometido. Debajo se aprecia la tobera de aire funcionando a pleno rendimiento.

Este motor y sus 14 cilindros en V, con su árbol de levas en cabeza de cada culata, a pesar de su veteranía puede proporcionar más de 3.000 caballos.

Las competiciones se realizan en un circuito marcado por dos balizas. Las aceleraciones son tremendas y, gracias a derivas y alerones aerodinámicos, los pilotos, a trancas y barrancas, consiguen mantener un rumbo más o menos recto y superar los 250 kilómetros por hora, luego hay que virar y entonces es cuando se amontonan los hierros y pasa lo que pasa. Si se ha sobrevivido a la virada, gas a fondo hasta la próxima marca y mucho cuidado con lo que hacen los otros competidores.

José Luis de la Viña

Hay una escotilla situada en la parte superior para sacar al piloto cuando el barco, presumiblemente, vuelque.



Nada menos que un motor Rolls Royce. Propulsores así no se ven con facilidad.



Algunos barcos utilizan turboreactores. La aceleración es impresionante.



PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

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



RECOMENDADO POR EL RACC

TILBURI®

TECHO SOLAR PRACTICABLE

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

► SOLICITE INFORMACION

► EXIJA SU TARJETA DE GARANTIA

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IDADA 880105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPPT 88 090
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPPT 88 091
N.º HOMOLOGACION E-2 43 R-88-001 NORMA 43 y 21 CEE

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

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

Comprar y vender

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VER 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 consúltanos.

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 1.6 S	85	43.000	590.000	Ford Orion 1.6 Millionaire	89	3.500	1.225.000
Opel Corsa 1.2 ST	84	47.000	650.000	Ford Orion 1.5 Ghia RS	88	17.000	1.325.000
Opel Corsa 1.3 GT	87	23.000	875.000	Ford Granada 2.5 G. F.E.	82	68.000	825.000
Opel Corsa 1.3 SR	85	38.000	690.000	Ford Sierra 2.0 GL	83	56.000	1.100.000
Opel Senator 3.0 E. F. Eq.	82	75.000	1.100.000	Renault Express Diesel	87	31.000	875.000
Opel Omega 2.0 E CD F. Eq.	87	25.000	2.375.000	Renault Sup. Copa Turbo	87	21.000	1.190.000
Opel Kadett	88	47.000	1.225.000	Renault Sup. GT Turbo	87	23.000	1.100.000
Citroën AX GT	88	11.000	1.075.000	Renault Supercinco E	88	6.000	695.000
Citroën BX Caribe	86	37.000	875.000	Renault Supercinco GTS	85	31.000	725.000
Citroën BX 19 GTI A.A.	87	18.000	1.550.000	Renault Trafic Microbús	88	21.000	1.770.000
Citroën BX 19 TRD Fam.	87	21.000	1.550.000	Renault 21 TXE	86	31.000	1.375.000
Ford Fiesta 1.1	89	3.000	825.000	Renault 21 Nevada TXE	88	13.000	1.690.000
Ford Fiesta 1.4 S	87	12.000	745.000	Renault GTX A.A.	87	21.000	2.225.000
Ford Fiesta 1.5 Diesel	87	15.000	795.000	Seat Panda 45 Marbella	85	43.000	475.000
Ford Escort 1.4 XTRA	87	21.000	1.060.000	Seat Ibiza 1.5 GL	85	30.000	725.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	19.000	1.125.000	Seat Ibiza 1.5 GLX	88	16.000	925.000
Ford Escort 1.6	87	23.000	1.475.000	Fiat Uno Turbo I.E.	87	23.000	1.100.000
Ford Orion 1.6 Ghia	85	47.000	795.000	Fiat Uno 70 SX	87	15.000	1.025.000
Ford Orion 1.6 Ghia Iny.	87	14.000	1.275.000	Peugeot 205 XLD	87	25.000	980.000
Ford Orion 1.6 Ghia Diesel	89	10.000	1.190.000				

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

PARTICULAR VENDE

BMW 735i

Modelo 1987, todos los extras, perfecto estado. 6.300.000 ptas. Tel.: 407 27 00, ext.: 675 Madrid.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Pericoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

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: 27245.
Fax: (91) 314 03 31.

Paseo de la Castellana, 288, 5.º D (MADRID)

OFERTAS DEL MES DE AGOSTO

190 E	84	MERCEDES	1.950.000 ptas.
190 E 2.3	11/86	5 Velocidades	2.975.000 ptas.
190 E	84	A/Acondicionado	2.025.000 ptas.
190 E	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
190 E	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
190 E	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
627 CSI Coupé	84	Full Equip	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	5 velocidades	1.250.000 ptas.

IMPORTANT!
TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

CX PRESTIGE

Aire, cuero, ABS,
todos extras.
1986. 1.700.000
ptas. Tel.:
(91) 521 99 22.

Compre
Mercedes, BMW, etc.
directamente en Ale-
mania. Servicio espe-
cial para compra y
ventas. MS Automó-
viles Stuttgart. Tel.:
07 49 713512840.

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINO, 11. Tel. (91) 270 68 85

(Entrada por Bravo Murillo, 254)

MADRID - Tel. (91) 571 38 23

C/ ISLA DE CORCEGA, 10. Tel. (91) 654 24 89

(Entrada por Marqués de Valdeava, 29)

ALCOBENDAS

DEPORTIVO Porsche 911 Targa, cuero, asientos eléctricos calefactables, llantas, spoiles, elevallunas, motor nuevo cero Km. 3.975.000 ptas., facilidades, Master-Car. Martínez Izquierdo, 66 (esq. Parque Avenidas).

MASTER Car, Volvo. Tel. (91) 256 83 82.

MASTER Car, Mercedes. Teléfono (91) 256 62 22.

MASTER Car. Tel. (91) 563 20 21. Víctor Serna, 10 (Santiago Bernabéu).

MASTER Car, Jaguar. Teléfono (91) 563 30 21.

MASTER Car, Audi. Tel. (91) 564 30 65.

MASTER Car, Porsche. Tel. (91) 256 83 82.

MASTER Car, deportivo BMW 635 CSI, full, extras, 2.950.000 total, 48.000 mensual. Tel. (91) 563 29 61.

MASTER Car, Audi 200 turbo Quattro, todos extras, único. Teléfonos (91) 563 30 21/564 30 65.

MASTER Car BM2 M-535i, oportunidad, aire, ABS, llantas, nuevo, 2.950.000. Facilidades. Teléfono 563 29 61.

PORSCHE 924 Targa, seminuevo, 1.800.000. Tel. (91) 564 30 65. Master Car.

MASTER Car, automóviles importación, procedentes servicios oficiales, con garantía total toda España. Tel. 564 30 65.

MASTER Car, empresa recomendada.

MASTER Car, Tel. 256 62 22.

MASTER Car, Audi 200 Turbo climatizado, ABS, 4 elevallunas, cerraduras, llantas, 43.000 km., moderno, 2.650.000 total, 49.000 mensual. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).

das). 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. Tel. (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).

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 pesetas. Tel. (91) 239 17 94.

FORD Sierra Diesel 2.3, motor nuevo, M-FN. 1.250.000 pesetas. 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 Turbodiesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Tel. (91) 243 16 46.

BMW M6, año 1985, un dueño, 66.000 km, full equipo, aire, ABS, cuero búfalo,

etcétera. Castellón. Tel. (964) 51 27 70.

MERCEDES 300 Diesel, tipo 123. Un dueño, 92.000 km, extras, Castellón. Tel. (964) 51 27 70.

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

FERRARI modelo 400 GT, 2+2, año 76, tiene 80.000 km, completo de cosas, vendo. 4,5 millones, admito cambio por Ranger Rover Turbodiesel o similar, no trataré con compraventas o extranjeros. Tel. (91) 243 16 46.

RANGE Rover, todo terreno, gasolina, 1.150.000 ptas. Tel. 473 86 31, noches.

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)



KITS DE PERSONALIZACION.
TODAS LAS MARCAS Y MODE-
LOS. MAS DE 2.000 REFEREN-
CIAS EN: ALERONES, SPOI-
LERS, PARRILLAS, PASOS DE
RUEDA, FALDONES, ETC.



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

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

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

NUMERO UNO EN ACCESORIOS

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



ASTURIAS
DELEGACION SUR
CORDOBA
GALICIA-LEON
BARCELONA
BURGOS
VITORIA

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

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



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

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

**¡ANUNCIESE
HOY!**

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

Valderribas Motor S.A.

C/Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Tel.: 551 48 00 - Fax: 551 48 05 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION
VW. CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

¡VISITENOS!

C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/88
Entre Pº 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-GR,
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. Faci-
lidades 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. Fa-
cilidades
ROVER 825 Sterling, M-JF,
plata, seminuevo, full equi-
ped, 3.500.000 ptas. Facili-
dades

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.

BMW 318i 1987,
30.000 km, azul meta-
lizado, radiocassette,
espejos eléctricos,
cristales tintados,
completamente nue-
vo. 2.000.000 pese-
tas. Tel. (91)
217 32 81.

AUDI Coupe GT, aire
acondicionado, direc-
ción asistida, 120.000
km, perfecto estado,
gris oscuro metaliza-
do, 1.160.000 ptas.
Tel. (91) 532 10 07.
Horario oficina.

VENDO BMW M-3,
año 88, full equipo,
como nuevo,
6.000.000 ptas. Tel.
(96) 240 05 90.

RENAULT 21 GTD,

vendo particular,
28.000 km, como
nuevo. Tel. (91)
691 42 59. Precio
1.600.000.

MERCEDES 190 E,
rojo 6/86, 48.000 km,
aire acondicionado,
techo practicable,
2.550.000 ptas. Ma-
ñanas. Teléfono
775 10 11. Tardes,
tel. 241 32 61.

RENAULT 25 GTS,
1985, 41.000 km, por
matricular, 2.100.000
pesetas. Tel. (977)
60 65 15.

XR2 1.6, como nue-
vo, negro, B-FF,
600.000 ptas. discut.
Tel. (93) 429 14 74.

VENDO Renault 5

Turbo 2, precioso,
impecable motor, con
3.000 km, del año 86,
nuevo de todo, rue-
das nuevas, impresio-
nante precio:
2.200.000 ptas. A
toda prueba, dos jue-
gos de llantas. Tel.
(976) 21 15 56. Tur-
bo 2.

EQUIPO para la
aventura, ropa espe-
cial para la caza, tiro,
rallyes, pesca, safaris.
Tel. (93) 844 88 01.

OPEL Kadett 1600
SR, blanco, 800.000
pesetas. De 9 a 4. Tel.
593 84 89.

OPEL Corsa TR, 1.25
M.G.J., 625.000 ptas.
Tel. (91) 270 11 18.

CADILLAC Seville,
diesel, automático,
full equipo, 1.900.000
pesetas. Tel. (91)
270 83 82.

RENAULT R-5 GTL,
M-DZ, un dueño,
325.000 ptas. Tel.
(91) 270 15 15.

VENDO Renault 12
Familiar, M-AB. Tel.
218 59 04.

SEAT Panda 4.5.
motor 50.000 km,
M-ED, 325.000 ptas.
Tel. (91) 270 83 82.

BMW 735, inyección,
full equipo, 197 CV,
1.750.000 ptas. Tel.
(91) 270 15 15.

RANCHERA Ford
Sierra 2.0 Ghia, aire
acondicionado,
1.150.000 ptas. Tel.
(91) 270 11 18.

205 GTI, motor 1.900,
rojo, 22.000 km, aire
acondicionado,
M-JD. Teléfono
571 58 41/571 59 48.

VENDO BMW 518,
extras, perfecto esta-
do, 82.000 km,
1.100.000 ptas. Tel.
(985) 14 28 35. Gijón.

RENAULT-5 B-FC, 5
puertas, 68.000 km.
Tel. 666 78 16, no-
ches.

PARTICULAR ven-
do Alfa 75, 1.8 turbo,
gasolina, perfecto es-
tado, aire acondicio-
nado. Tel. (93)
307 00 00. Horas ofi-
cina.

FERRARI modelo
400 GT 2+2, año 76,
tiene 80.000 km,
completo de cosas,
admito cambio por
Ranger Rover Turbo-
diesel o similar, no
trataré con compra-
ventas o extranjeros.

Tel. (91) 243 16 46.
Andrés Gascón.



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

PORSCHE 911 SC A/A
PORSCHE 928 S «83»
R5 COPA TURBO «84»
ROVER TURBO D. FULL «84»
FORD GRANADA D. «84»
MERCEDES 280 D. «81»
R.18 GTD «83»
FORD ESCORPIO 2.8 GHIA FULL «87»

4.400.000 ptas.
5.500.000 ptas.
650.000 ptas.
1.150.000 ptas.
700.000 ptas.
950.000 ptas.
650.000 ptas.
2.500.000 ptas.

MEICOM S.A.

VENDE CHEVROLET CORVETTE

ZSI-89 A ESTRENAR TARGA O CABRIO 280 CABALLOS,
TRANSMISION MANUAL 7 VELOCIDADES, 10.500.000 PTAS.
INCLUIDO IVA Y MATRICULACION.
TAMBIEN CHEVROLET CAMARO 89 2.8 LTS. AUTOMATICO.
C/ ELFO, 12. TEL.: 404 40 82/9389

VENDESE TALLER-GARAJE MARBELLA

(Casco urbano) 1.600 m²
En funcionamiento. Mecánica y
electricidad. Lavado, engrase, neu-
máticos, alineación por computa-
dora, baterías, tapicerías. Pulpita
con 55 plazas. Etc.
PEIMEX, S.A.
Tél. (952) 86 18 90
Fax. (952) 86 10 64
De 10 a 13 horas



SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 91 Y
404 73 57
DIRECCION: GERARDO
CORDON, N.º 1. 28017 MADRID
TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación
americanos y japoneses
Todas las marcas



Master Car AUTOMOVILES IMPORTACION

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel.: (91) 256 61 22 y 544 30 65. C/ Víctor de la Serna, 1-10 (S. Bernabén). Tel. (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.

Volvo 760 GLE. Antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos c/c, etc. Seminuevo.
Mercedes 300 E. 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev., C/C, etc.
Mercedes 230 E. Aut., manuales, aire, techo, elec., llantas, elev., C/C, 4 rep., etc.
Audi 200 T. 85, azul oscuro antracita, climatizados, C/C, 4 elev., ABS, llantas, etc.
Audi 200 T. 4x4, 86, metálico, climatizado, ABS, llantas, C/C, 4 elev., etc.
Mercedes 200 Diesel, 86, ABS, C/C, lunas, varios.
BMW 735i. Cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev., C/C, 2 Becker.
Mercedes 190 D. 87/88. Muchos extras. Varios.
BMW M-535i. 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.
BMW 635 GSI. Aire, llantas, cuero, elevallunas, etc.
BMW 318i. 85, muchos extras, serie moderna.
BMW 320i. 85, muchos extras.
Porsche 924 Targa. Muchos extras.
Porsche 911 Targa, cuero, asientos eléctricos calefactables, llantas, spoiler, etc., motor nuevo, cero km.

OPORTUNIDADES: Deportivos Mercedes 350 SLC, aire, 2.650.000, 46.000 mensual; BMW 320i, moderno.
Semanalmente varias ofertas nuevas con la mejor garantía del mercado nacional.
Revisados 140 puntos por maestros ingenieros propios.

**¡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!!**

**EMPRESA
RECOMENDADA**

3.475.000
4.350.000
3.650.000
2.650.000
3.250.000
3.150.000
1.675.000
2.780.000
2.975.000
2.975.000
1.650.000
1.975.000
1.800.000
1.975.000

ALFA 33

Campeona circuito dos
motores y dos cambios cir-
cuito y montaña. Vendo o
cambio por coche calle
nuevo o semi. Aldo Alber-
to. 985 56 55 61 y
56 55 69.

LANCIA BETA COUPE 2000

**ROJO, AIRE,
CASSETTE ZA-C.**

ALBERTO.
Tel.: 455 81 43

ANUNCIESE EN MOTOR 16

LEVANTE
Teléfono: (96)
352 26 18

AUDI 80

Rojo, 87, aire acondi-
cionado, radio, super,
alarma, pocos km.,
siempre garaje, toda
prueba, 2.250.000 pe-
setas. Tel. (91)
803 16 85. Noches.

PARTICULAR VENDE

RENAULT 21 TXE NEVADA
5 PLAZAS, AIRE ACONDICIO-
NADO, ABRIL 88, 12.000 KM.
ALARMA Y RADIO. 2.000.000.
LO VENDO O CAMBIO POR CO-
CHE MAS PEQUEÑO: VOLVO
360, BMW SERIE 3, CON SEME-
JANTES CARACTERISTICAS.
TEL. (91) 581 12 41. (DE 8 A 15
HORAS). JESUS.

Detector de Radar

EURO-Vector 3
85.000 ptas.
12 % IVA incluido



- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Envío contra reembolso por correo: 1.000 ptas. (Prohibido sobre carreteras europeas)

Distribuidor Bel-Tronics en España.
Paseo de la Castellana, 40.
MADRID 28046. Teléfono: 275 45 47.

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
TOYOTA LAND CRUISER L J70.
Turbo D, kit cromados, elevallunas eléc. 3.375.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.

**¡AHORRESE HASTA
UN MILLON DE PESETAS!!**

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



• TOYOTA
• MITSUBISHI

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

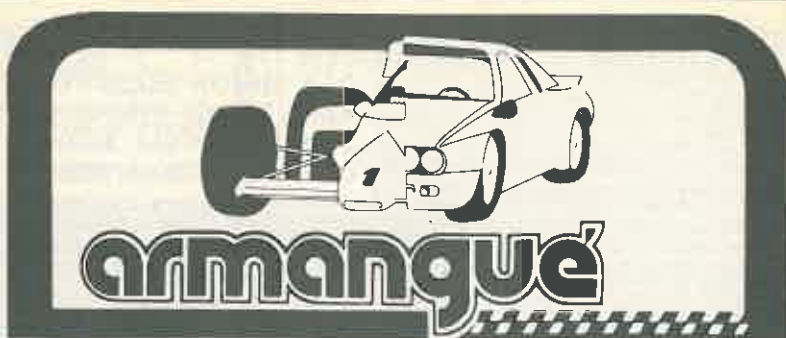
BMW 3.0 CSI, tres puertas, recién pasada revisión, aire acondicionado, elevallas eléctricas, asientos cuero, dirección asistida, inyección, año 1974, matrícula Madrid, 750.000 ptas. Tel. (943) 29 03 47.
BMW 16 TRS, duerme

en garaje, 850.000 pesetas. Tel. (91) 465 21 36.

PARTICULAR vende Golf GTI B-GC, 70.000 km, perfecto, aire, faros, 1.100.000 pesetas. Oficina, Tel. (93) 205 10 03.

CITROËN BX 19 GTI, noviembre 86, 30.000 km, blanco, TF-X, 200 km/h, equipo de serie más computadora y radio, 1.200.000 ptas. Tel. (94) 464 97 94.

ALFA 33 campeona, circuito, dos motores y dos cambios circuito y montaña, vendo o cambio por coche, calle nuevo o semi.



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

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.

ARM
SPORTS

Rambla de Catalunya, 127

Tel.: (93) 218 53 78. FAX: 218 28 41. 08008 BARCELONA.

**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
* SUSENSIONES
* 4x4 ACCESORIOS

**ACCESORIOS
COMPETICION**



Envíos a toda España
contra reembolso.

Aldo Alberto. Teléfonos (985) 56 55 61/56 55 69.

SEAT Ibiza GLX, 1.2, blanco, año 1987, 25.000 km, 800.000 pesetas. Tel. (91) 456 31 64.

VENDO 600 L especial, impecable, fabricado último trimestre producción este modelo, 127.000 km. Tel. (911) 43 76 81.

VENDO Humber Sceptre, 1.7, año 1965, 800.000 ptas. Tel. (96) 155 89 15.

PARTICULAR vende Lancia Delta HF 4WD, año 87, rojo, impecable, extras. Tel. (981) 24 81 55. Horas oficina. Señorita Isabel.

COMPRO VW Golf Cabrio, modelo actual, preferible color azul. Tel. (96) 132 00 33.

PORSCHE 930 turbo, 200 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 22 a 23 h.

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.

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

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.

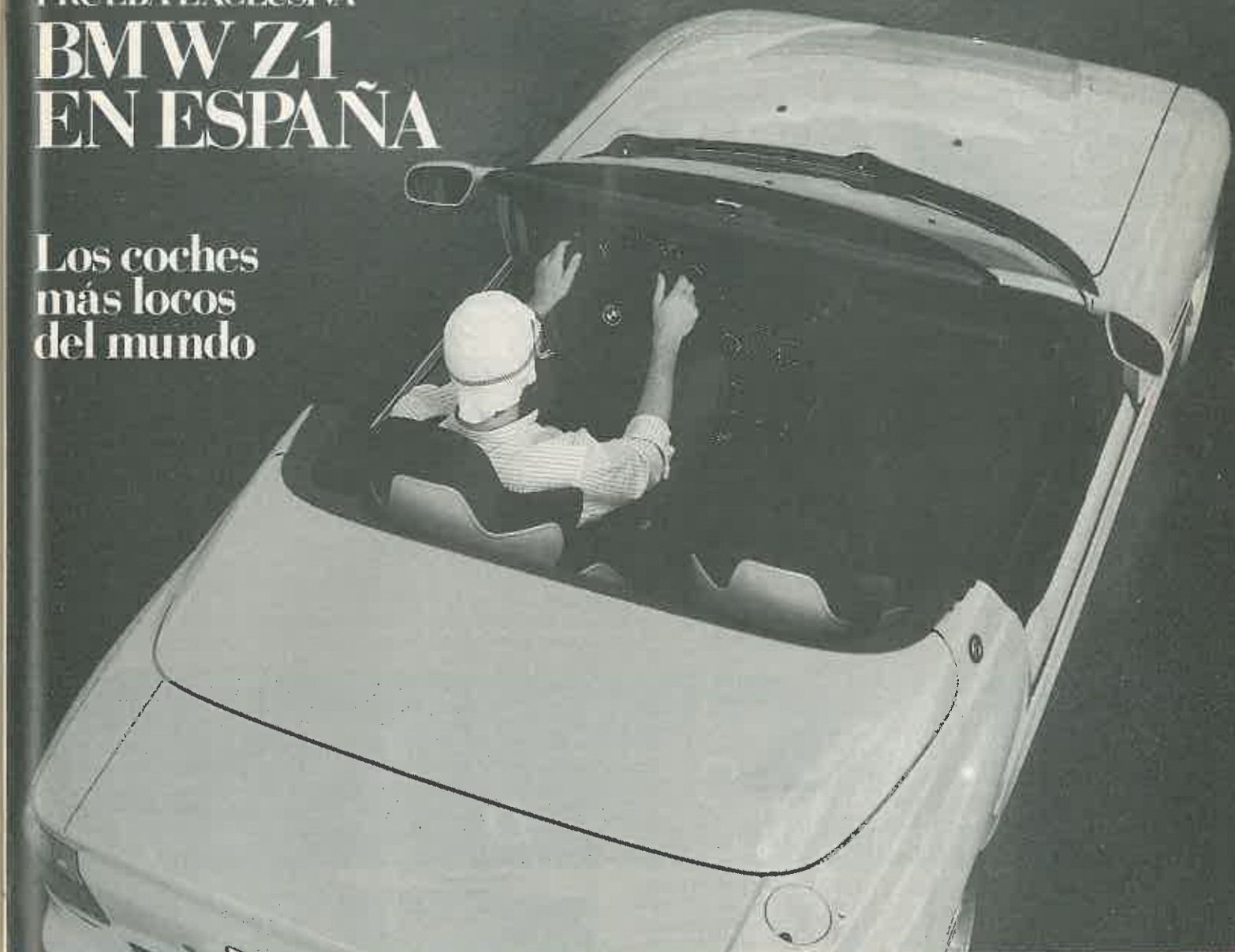
GRAN AUTO 16

AÑO I • NUM. 8 • AGOSTO 1989 • 475 PTAS

PRUEBA EXCLUSIVA

BMW Z1 EN ESPAÑA

Los coches
más locos
del mundo



PROBADO EN ESPAÑA

No se pierda el próximo número de Gran Auto 16. El BMW Z1 ha sido probado en España por nuestros especialistas. Disfrute con el CADILLAC ALLANTE, la gama del ROVER 800, y el MITSUBISHI L300. Además, escriben Luis Carandell y Almudena Grandes. Conozca a Jay Ohrberg, creador de los coches más locos del mundo. Y sepa también todo lo necesario para ganar un rallye del Campeonato del Mundo. Todo esto, en el próximo número de GRAN AUTO 16. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25 TEL (93) 318 05 89 BARCELONA 08007

Cuéntenos su caso

EL RUIDO SIGUE

HACE unos meses os mandé una carta que publicasteis en el número 271 de vuestra revista y os estoy sinceramente agradecido. El tema principal de la referida carta era el ruido en la caja de cambios de un AX-GT. Vosotros en la contestación disteis de alguna manera la razón a Citroën, diciendo que «tendrían que ser los técnicos de la marca los que diseñen una caja menos ruidosa».

Después de leer la carta, el concesionario me ha dicho: «¿Ves cómo MOTOR 16 dice que el ruido es nor-

mal?» También me dijo que llevara el coche para que se mirara de nuevo. Aunque yo sigo opinando que no es ruidosa, sino ruidosa, tras haber escuchado tres modelos iguales al mío de propietarios diferentes. El técnico de Citroën tenía que haberse subido al coche, comprobar si el ruido era igual a los otros y no decirme que el ruido es normal sin haber escuchado el coche.

Había otro punto que le extrañó mucho al concesionario: que se pueda circular con 0,5 y 0,6 delante y detrás en los neumáticos. Las ruedas venían todas a 2,5 cuando la presión es 1,9 delante y 2,0 detrás.

Finalmente, queda el



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 14.
- Fasa-Renault: (91) 456 39 99.
- Peugeot-Talbot: (91) 597 21 25 (Europe Asst.).
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroën: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.
- Lancia: (91) 450 13 50.
- Fiat: (91) 450 11 50.

Agenda

Del 8 al 14 de agosto

AUTOMOVILISMO

● El domingo 13 de agosto se celebrará el **Gran Premio de Hungría**, carrera de F-1 puntuable para el Campeonato del Mundo de la especialidad.

● El sábado 12 de agosto tendrá lugar el **Rallye Rías Baixas**, puntuable para la Copa de España de Rallyes.

MOTOCICLISMO

● **Anderston (Suecia)** será el escenario de las pruebas puntuables para el **Campeonato del Mundo de Motociclismo** en las categorías de 125, 250 y 500 centímetros cúbicos.

de comienza el problema: el muro de seguridad construido entre los dos sentidos se inicia a la salida de una curva a derechas, a la salida de la autopista, con lo que el conductor que circula por el carril rápido o de adelantamiento se encuentra súbita e inesperadamente con el muro. Además, en mi opinión, el muro es demasiado bajo, y en circulación nocturna no evita en absoluto que te deslumbren los vehículos que circulan en sentido contrario, con lo que el muro de protección se torna invisible.

Además, creo que el color con que se ha pintado el muro no es ciertamente el más adecuado (tres tonos de verde escalonados), y en mi opinión debiera de ser un color a ser posible «molesto para la vista», «que se viera incluso con los ojos cerrados».

Respecto al segundo tramo, el muro se convierte en una valla metálica de color oscuro, de una desproporcionada altura para evitar el paso de los viandantes de un lado a otro de la calzada.

Esta valla está hecha de finas barras verticales, a través de las cuales atraviesan de manera discontinua las luces de los vehículos que circulan en sentido contrario, produciendo una extraña sensación visual que impide ver la valla.

Con respecto al tercer tramo descrito (el empalme de las carreteras nacionales 332 y 340), la situación es bastante similar. En este tramo la separación entre los dos sentidos de la calzada se ha realizado mediante una doble valla metálica que se eleva hasta unos 60-70 centímetros de altura, con lo cual los vehículos que circulan en sentido contrario te deslumbran y la valla se torna prácticamente invisible.

Rafael Pitarch Serradell
Vilanova (Valencia)

Rogamos a los lectores que escriben a la sección «Cuéntenos su caso», nos envíen, junto con la dirección y nombre completo, un teléfono de contacto.

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



MUSICA EN TU MOTOR.



SINFONIA EN DIESEL.

De día, de noche, con más de veinte toneladas, Europa de este a oeste. Kilómetros, muchos kilómetros, Lubricante Cepsa y... casi 360 caballos que suenan como 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.



CEPSA
TECNOLOGIA INTELIGENTE

RALLYE DE ARGENTINA

PRIMER TANGO PARA MIKAEL ERICSSON

Esteban Delgado

Enviado especial

DESDE su difícil debut como sustituto del malogrado Henri Toivonen en el Rallye de Nueva Zelanda de 1985, las cosas no se desarrollaron bien para el joven Mikael Ericsson en el seno del equipo Lancia. Los resultados no fueron los que se esperaban y solo un breve liderato en el RAC de Inglaterra, un año más tarde, le supuso su permanencia en el equipo italiano. Entre los mecánicos del equipo, hoy ya, tres veces Campeón del Mundo de Rallyes, siempre ha circulado la historia, con algún viso de realidad, que la secretaria de Cesare Fiorio se confundió al marcar el número de teléfono cuando en realidad



Mikael Ericsson logró ganar al fin un rallye del mundial con el equipo Lancia.



Alex Fiorio fue segundo, después de recuperar la motivación.



Un tercer puesto no logró satisfacer los deseos de Jorge Recalde.



Ernesto Soto fue quinto y primer argentino, y Trelles ganó el grupo N.



debió discar el correspondiente a su compatriota Kenneth Eriksson.

Con su triunfo en el Rallye de Argentina, Mikael Ericsson acaba de poner final a estos comentarios logrando su primer triunfo en el Campeonato del Mundo. Justo cuando el piloto sueco ha decidido cambiar definitivamente de aires, para conducir próximamente en Finlandia para Mitsubishi y, por última vez para el equipo italiano en el Rallye de Australia, dando por finalizado su contrato. Al igual que Alex Fiorio, Ericsson descubría la prueba sudamericana enfrentándose a su compañero de equipo Jorge Recalde, ganador el año pasado y gran conocedor de la misma. No obstante, el sueco lograba no perder contacto en las primeras etapas con el argentino, colocándose regularmente delante de Fiorio. En la primera etapa, sólo algún problema con la servodirección, y en la segunda problemas de temperatura, retrasaron ligeramente a Mikael Ericsson, para aprovecharse finalmente del incidente sufrido por su compañero de equipo Jorge Raúl Recalde.

El piloto argentino fue el gran perdedor de la prueba. Un radiador de aceite roto, consecuencia del choque frontal contra el suelo al desequilibrarse su Martini-Lancia Delta Integrale al saltar en un «lomo de burro», le costaba más de once minutos en la prueba para cubrir los cinco últimos kilómetros, más minuto y medio de penalización, que le apartaban de un segundo triunfo consecutivo ante sus paisanos. La verdad es que Recalde no tuvo su día después de encabezar las dos primeras etapas. En la primera no tuvo más problemas que un semieje dañado por una piedra, mientras que en el segundo una súbita bajada de la presión del turbo de 1,5 a 0,9 bars en el primer tramo le hacían perder 17 segundos y la primera posición en favor de Ericsson. Esto cambiaba totalmente sus planes, teniendo que atacar a fondo ese día, en el que los tramos se desarrollaban alre-



José Celsi fue descalificado por no poder llevar su Subaru hasta el podio. Carrera conservadora para el austriaco Fischer y su Audi 200 Quattro



dor de su ciudad natal, logrando finalmente llegar al estadio de fútbol Chateau Carrera de Córdoba con 46 segundos de ventaja sobre Ericsson y un minuto sobre Alessandro Fiorio. Todo parecía, pues, dispuesto para el triunfo

salvo incidente mecánico. Pero la verdad es que la tercera etapa comenzaba mal para Recalde, que perdía de golpe 23 segundos en el primer «prime» (leer praim, tramo en argentino), reconociendo honestamente el argentino que

era su culpa y nada más, llegando cuatro tramos más tarde el accidente que le hacía descender hasta la tercera posición final.

La segunda plaza fue para quien ya casi todos aseguran su paso definitivo al equipo Martini-Lancia, el joven Alex Fiorio, hijo del director deportivo de Ferrari. Alex parece haber recuperado parte de la confianza perdida en sí mismo tras el accidente sufrido en el Rallye de Montecarlo. Sus tiempos no estuvieron lejos de los de Ericsson, y sólo una subida brusca de la temperatura del agua a 115° C durante la segunda etapa, a causa de una bomba de agua defectuosa, le impidió estar más cerca del líder, esto sin contar con los 25 segundos cedidos a Recalde en un solo «prime», excesivamente rápido y bacheado, similar al del fatídico accidente monegasco. Después del incidente sufrido por Recalde, el joven italiano atacaba a fondo, logrando situarse a sólo doce segundos de Ericsson al comienzo de la última etapa. Lamentablemente, después de perder 18 segundos en el primer tramo a causa del polvo, se rompía la correa de la bomba de agua y del alternador en su Lancia Delta Integrale del Jolly Club en el segundo «prime» del día, perdiendo de golpe 2 minutos y 5 segundos y toda posibilidad de triunfo.

Con las primeras tres posiciones ocupadas por vehículos de la marca italiana, el equipo Martini-Lancia se ha pro-



Las chicas Marlboro auparon al vencedor. Ericsson distanció a Fiorio en dos minutos

clamado por tercer año consecutivo Campeón del Mundo de Rallyes para Marcos, logrando por tercera vez el título, tras la prueba argentina.

Cuarto clasificado fue el austriaco George Fischer con un Audi 200 Quattro, con una conducción conservadora. La quinta plaza debería haber sido para el chileno José Celsi y su Subaru RX Turbo. Sin embargo, el Subaru del chileno llegaba al último control sin frenos y golpeaba por detrás al Lancia Delta Integrale de Gustavo Trelles, no pudiendo alcanzar el podio donde Celsi se presentaba a pie, por lo que era descalificado. Su posición la ocupa el argentino Ernesto Soto con su Renault 18 GTX, después del abandono del lí-

der del campeonato argentino, Gabriel Raies, por rotura del diferencial, tras perder 24 minutos para cambiar el embrague y la caja de cambios durante la segunda etapa. El grupo N era dominado por el uruguayo Trelles con su Lancia de la escudería Top Run, acumulando trece valiosos puntos para la Copa FIA del grupo N.



TRAMO A TRAMO

- Un año más, el hoy presidente de la República Argentina, Carlos Saúl Menem, cedió su Renault 18 GTX particular al campeón del circuito, Juan María Traverso, quien finalmente fue octavo.
- Quien no pudo participar fue su hijo Carlos, después de sufrir un accidente de moto al intentar evitar atropellar a un perro, quedando fuertemente lesionada una pierna, por lo que deberá acudir a una clínica en Estados Unidos, después de haber intentado participar en la prueba argentina con un Lancia Delta Integrale comprado en fábrica.
- Tanto Carlos Menem, que ocupaba la tercera plaza del Campeonato de Rallyes Argentino, como Ernesto Soto están dispuestos a participar en el Campeonato de España de la especialidad.

CLASIFICACION FINAL

1.° Ericsson-Billstam (Lancia Delta Integrale), 7 h. 06'00". 2.° Fiorio-Pirolo (Lancia Delta Integrale), a 2'26". 3.° Recalde-del Buono (Lancia Delta Integrale), a 13'42". 4.° Fischer-Zeltner (Audi 200 Quattro), a 36'10". 5.° Soto-Christie (Renault 18 GTX), a 42'25". 6.° Stella-Gait (Renault 18 GTX), a 50'42". 7.° Trelles-Ivetich (Lancia Delta Integrale), a 52'01". 8.° Traverso-Valentini (Renault 18 GTX), 53'57". 9.° Bescham-García (Fiat Regatta 85), a 55'28".

MUNDIAL DE MARCAS: 1.° Martini-Lancia, 120. 2.° Audi, 37. 3.° Toyota, 36. 4.° BMW, 31. 5.° Mazda, 24. MUNDIAL DE PILOTOS: 1.° Massimo Biasion, 80. 2.° Didier Auriol, 50. 3.° Alex Fiorio e Ingvar Carlsson, 40. 5.° Mikael Ericsson, 30.

RESULTADOS DEL INTENTO DE RECORD MUNDIAL EN UN AX

Lucas Diesel junto con Citroën han intentado batir el récord mundial de consumo en un AX DIESEL, en el trayecto Dover-Barcelona, con una media de 160 kilómetros por galón de gasóleo (4,54 litros) y un promedio de 2,8 litros a los 100 km.

El recorrido fue Calais-París-Burdeos-Perpignan-Barcelona-Tarragona, con un total de 1.702,84 kilómetros. El consumo fue de 2,67 litros a los 100 kilómetros. Toda la prueba fue supervisada por el Real Automóvil Club de Inglaterra, el cual ha expedido las correspondientes actas de homologación.



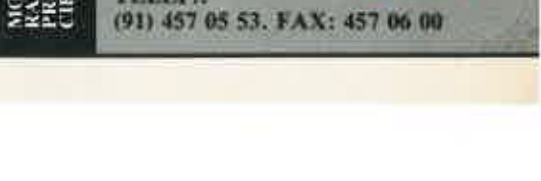
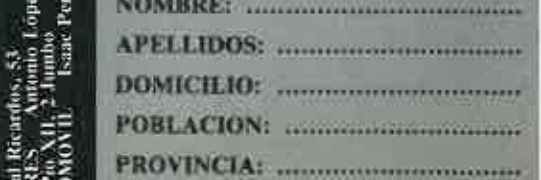
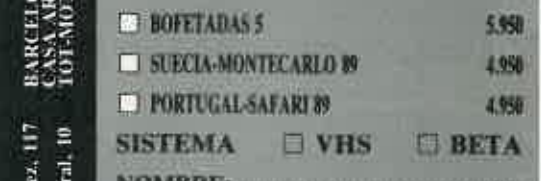
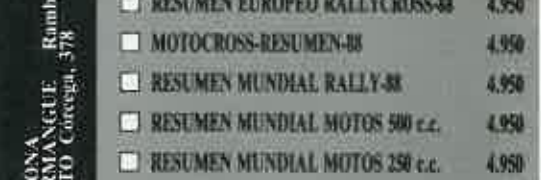
Lamentablemente, no se consiguió batir el récord, que está en posesión del Daihatsu Charade, de 997 centímetros cúbicos con 2,64 litros a los 100 kilómetros, pero sí consiguió el de su categoría de 1.300 centímetros cúbicos.

Obsérvese que la diferencia de 0,03 litros a los 100 kilómetros se da entre coches cuya diferencia de cilindrada es de 307 centímetros cúbicos y que indica el excepcional rendimiento del motor que equipa el Citroën AX.

El equipo de inyección, tal como les indicamos, es la bomba DPC que se produce en las factorías que Lucas Diesel tiene en Francia y España. La factoría de España está ubicada en Sant Cugat de Vallés (Barcelona), y podemos anunciarles que está inmersa en un plan de reestructuración para alcanzar un nivel de producción superior a los 2.000 equipos de inyección diarios en los próximos 1991/92, y desde la que se suministrarán a todos los fabricantes de vehículos europeos.

PARIS-DAKAR 89

video racing





RALLYE DE OSONA REVANCHA DE FORD

Desde el pasado Rallye Ciudad de Santander (a finales de abril), Jesús Puras no había podido celebrar una victoria. Otra cosa es que en Orense, con Bassas como vencedor en el podio, fuese luego proclamado ganador. Por tanto, este triunfo le ha sabido a gloria, por varios motivos: porque lo consigue en la ciudad donde reside el equipo rival y porque le da un nuevo impulso al Campeonato de España. La jornada victoriosa para el equipo Ford se completa con un excelente segundo puesto de Mía Bardolet, con el Sierra de serie.

José M.ª Cernuda

Fotografía: M.ª D. V. 20/1

Se esperaba mucho de esta prueba gerundense. Y se esperaba mucho sobre todo de Bassas. Porque no sólo corría en casa, sino que estrenaba un BMW M-3 con las especificaciones del Mundial. Con un motor con más bujías y algo más potente y una nueva carrocería más ligera. Pep estaba ilusionadísimo en poder dominar una vez más a Puras y dejar el Campeonato poco menos que sentenciado. Sin embargo, no fue así y apenas hubo lucha. En el primer tramo, Puras aventaja a Bassas en cuatro segundos, quedándose el hombre del BMW de no haber acertado con la elección de sus neumáticos. En el siguiente tramo, un alarmante descenso en la presión de aceite le hizo perder tres minutos, y el espectáculo se acabó. El nuevo motor, en el que tanto se confiaba, resultó ser más frágil que el robus-

to motor anterior. Se rompió el radiador de aceite y se mezclaba con el agua de refrigeración. Aunque sus asistencias lograban solucionar el problema, Pep tenía la moral por los suelos.

Puras aflojó el ritmo y se dedicó a utilizar neumáticos más conservadores, administrando su ventaja, pero sin dormirse. Desde este punto de vista, Puras es enormemente desconfiado. Y no le falta razón, porque en el famoso tramo de «La Trona» inesperadamente se rompió el turbo y simultáneamente se quedó sin corriente en su Ford. De golpe, su ventaja quedaba reducida a minuto y medio y parecía que podríamos asistir a un nuevo duelo. Pero la lucha por la cabeza no duró un instante más, porque en el siguiente tramo Bassas rompe el diferencial del M-3 y tiene, definitivamente, que abandonar. Tras nueve resultados consecutivos (entre los que sólo se le escapó el podio en el Costa Brava), el equipo BMW tuvo que recoger el material antes de tiempo.



Pep Bassas no pudo, en su tierra, reeditar éxitos anteriores y el nuevo BMW resultó menos fiable que su veterana montura.

Excepcional el rallye de Mía Bardolet: dominó el grupo N, acabó segundo absoluto y dominó sin contemplaciones a Moratal.

Al fin el Peugeot 309 oficial logra un resultado en esta temporada. Rafael Martorell fue el encargado de conducirlo y en esta ocasión lo hizo con brillantez.





Aunque realizó un buen rallye, Borja Moratal tuvo que inclinarse ante Mía Bardolet.

Todo un récord que hace olvidar el mal sabor de boca de este abandono.

A pesar de todo, el interés del rallye no descendió, porque la lucha por la segunda posición era interesantísima. A Vic no acudió Fernando Capdevila, ya que en Tam-Auto no han podido tener a punto el nuevo Integrale, y Fernando prefirió no acudir con el lamentable coche de los últimos rallyes. Por tanto, no parecía que Moratal fuese a tener dificultades por asegurar su posición tras los dos tracción trasera. En los seis rallyes anteriores, Bardolet estaba a más de un segundo por kilómetro y, como todo el mundo sabe, Beny Fernández no está ya en el equipo Opel. Borja utilizaba el coche del gallego, más nuevo que el suyo anterior, cuyo monocasco está ya muy baqueteado.

En los primeros tramos sobre seco, Borja controlaba, pero por poco, a Mía, pero en cuanto comenzó a llover (en algunos momentos, auténticos aguaceros típicos de tormentas estivales), el Ford se mostraba más competitivo, con mayor capacidad de tracción. Por otra parte, el Opel no es eficaz con neumáticos de tipo mixto, que eran en este rallye concreto, los que se revelaron más eficaces. Con escasas diferencias, en el largo tramo de Espinalves-Viladrau, Mía arrebató 22 segundos a Borja y se pone definitivamente en ca-

beza. Aunque el piloto del Opel intentaba recuperar «su» posición, el del Ford la defendía con maestría. En su tierra, Bardolet ha cuajado uno de los mejores rallyes que le hemos visto y el Sierra grupo N es cada día más eficaz y más potente.

Una vez más se ha puesto de manifiesto que los Renault 5 GT turbo catalanes ruedan en su tierra bastante más rápidos que los habituales de la Copa. Sin restarles mérito, la profusión de pruebas en los mismos tramos es trascendental, porque las pocas veces que salen de su comunidad bajan muchos enteros. Lo cierto es que Ventura y Sasplugas mantuvieron un interesante duelo a lo largo de todo el rallye, con victoria final para Ventura al conocer Sasplugas problemas de cambio, que tuvo que ser sustituido. Los problemas de Foncueva (3 minutos perdidos por un fallo en la bomba de gasolina), Cima (pinchazo y una fuerte gripe que le hizo tomar la salida muy mermado), Otero (una vez más con la caja de cambios rota) y Piñón (también caja de cambios rota) hicieron que Mercedes Rueda obtuviese una buena renta para la Copa. Mercedes ha progresado mucho en su conducción bajo la lluvia y ahora, además de rápida, es muy completa.

Entre los más rápidos Renault de

grupo N se intercalaron los grupos A de Xargay y Alsina, luchando por el título del Campeonato catalán, mientras que Donato Hergueta, solucionados ya los problemas de su Renault 11 Turbo, parece que va cogiendo confianza y comienza a obtener resultados meritorios.

Nueva aparición del equipo Peugeot, esta vez con Rafael Martorell al volante del 309 de Villaverde. Tras un inicio del rallye en que tardó en acostumbrarse a su coche, Rafael fue habituándose a las reacciones, acabando en una muy buena cuarta posición, detrás de Borja, y dando al fin una satisfacción al equipo madrileño. Luis Climent estrenaba el Kadett grupo A, pero tuvo que abandonar muy pronto por problemas de caja de cambios. También tuvo que abandonar Alfredo del Aguila, con el Citroën AX oficial, que tras un retraso inicial (se soltaba el cable de la bujía) fue superado por el gallego Arturo Rial, que pese a salirse una vez más pudo finalizar la prueba y ganar entre los Citroën.

Entre los Peugeot, el prematuro abandono de Pedro Diego (accidente) dejó a Azcona en solitario, mezclándose el navarro con los mejores grupo N. Entre los Peugeot Rallyes se impuso una vez más Barrabeig.

CLASIFICACIONES

1.º Puras-Aguado (Ford Sierra Cosworth), en 2.26.33. 2.º Bardolet-Autet (Ford Sierra Cosworth Grupo N), a 2' 07". 3.º Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi), a 2' 50". 4.º Martorell-Sureda (Peugeot 309 GTI), a 7' 39". 5.º Ventura-Boyano (Renault 5 GT grupo N), a 8' 05". 6.º Sasplugas-Andueza (Renault 5 GT Gr. N), a 8' 24". 7.º Xargay-Xargay (Renault 5 GT Gr. A), a 8' 42". 8.º Hergueta-Lucas (Renault 11), a 10' 07". 9.º Alsina-Ferrer (Renault 5 GT Gr. A), a 11' 06". 10.º Rueda-Artiznavarrete (Renault 5 GT Gr. N), a 12' 23".

CAMPEONATO DE ESPAÑA. 1.º Pep Bassas (1.180 puntos). 2.º Jesús Puras (1.170 p.). 3.º Mía Bardolet (790 p.). 4.º Borja Moratal (764 p.). 5.º Javier Azcona (510 p.). 6.º Pedro J. Diego (500 p.). 7.º Fabián Liceviche (468 p.). 8.º Juan Barrabeig (432 p.). 9.º Mercedes Rueda (378 p.). 10.º Kiko Cima (366 p.).

TRAMO A TRAMO

	Disp.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
Puras	17	16	—	—	—	—	—
Bardolet	17	—	8	7	2	—	—
Moratal	17	—	5	8	4	—	—
Martorell	17	—	—	1	5	4	3
Xargay	17	—	—	—	3	3	1
Ventura	17	—	—	—	1	7	3
Sasplugas	17	—	—	—	1	4	4
Alsina	17	—	—	—	1	1	1
Hergueta	17	—	—	—	—	—	2
Bassas	7	1	4	1	—	—	—

Mía Bardolet no es, en absoluto, un descubrimiento: hace ya más de

una temporada que brilla con luz propia en el Campeonato de España. Su resultado en este Rallye de Osona es todo un hito. Ha cuajado una prueba sin el menor error, en condiciones de conducción difíciles. El pasado año, Jesús Puras también obtuvo un segundo puesto con el Sierra grupo N. Habrá que ir buscando un volante «de verdad» para Bardolet, aunque, afortunadamente, para este menester hay varios candidatos.

Sin entrar en valorar quién tiene o quién no tiene razón, lo cierto es que las

pancartas contra Mercedes Rueda y Kiko Cima vistas en las carreteras del Osona no tienen justificación. Por si fuera poco, las decisiones de los tribunales deportivos añaden más confusión en el viejo problema de los coches de serie con motor turbo. Alegando errores de procedimiento en vez de entrar en la naturaleza de los problemas, flaco servicio se hace al automovilismo. De estas decisiones vienen aquellos pintores.

3 Y 5 PUERTAS

Citroën AX GT

¡Genial!



Aire acondicionado en opción.

EL AX GT DEJA A SU COMPETENCIA EN CUADRO

	AX GT					
CILINDRADA (CM³)	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 (M²)	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

antibalaneo 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 limpiavientos, 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



G.P. DE GRAN BRETAÑA DEMOSTRACION DE PODER



Sito Pons salió decidido a ser Campeón. Superó a Cornu sin problemas.



Su esposa y mecánicos celebran el triunfo en su Gran Premio número cien.



J. L. Aznar

Enviado especial

SANTI Mulero y Alejandro Batlle saltaron jubilosos el muro que los separaba de la pista. Enarbolaban una pancarta que escuetamente resumía el anhelado fruto de tantos esfuerzos, de tantos desvelos, de tantos sufrimientos: «CAMPEON» es lo que unas letras componían sobre fondo amarillo. Un puzzle sencillo en apariencia, pero duro y difícil de conseguir como pocos. No sólo eran los dos mecánicos quienes celebraban el triunfo: Laura, la esposa del Campeón, se dividía entre la emoción y el júbilo. Durante las últimas vueltas agarró con más fuerza los cronómetros, la mano le traicionaba cuando transcribía los tiempos en la tablilla, la carrera parecía no terminarse nunca. También les parecía inacabable a Manolo Burillo, el mánager, y a Antonio Cobas, el técnico. Por esperado, el triunfo no era menos emocionante. Y Sito, el protagonista, el que normalmente controla tan bien las emociones, entró en meta levantando la rueda al estilo Mamola. A falta de tres carreras dejaba listo y sentenciado el título. Este año no hay guerra de nervios hasta la última vuelta del último Gran Premio. Sito lo ha rubricado con una demostración de poder.

Al iniciarse la carrera no era todo tan evidente. El futuro campeón no tuvo una arrancada brillante, y así le adelantaban Roth, Reggiani, Shimizu, Cornu y Wimmer. Entre los de cabeza, varias ausencias: en primer lugar, la de Ruggia, que se había dislocado la cadera en los entrenamientos; Cadalora, el más rápido en los entrenamientos, pasaba en los últimos lugares, como Cardús, que por una vez también tuvo una mala salida. Para ambos la carrera terminaba pronto: Cadalora, que se había adelantado en el semáforo y luego había frenado, razón por la que se rezagaba, era penalizado con un minuto y así su remontada se convertía en un esfuerzo baldío, mientras que para el de Tiana la carrera terminaba en la tercera vuelta: había cometido su primer error grave de la temporada, o mejor dicho, le habían hecho cometer, puesto que había sido Zelemborg quien le daba en la rueda delantera y lo lanzaba al suelo: adiós Subcampeonato... Por su parte, Garriga también había hecho una me-



diocre salida, pero el autor del segundo tiempo de entrenos estaba dispuesto a demostrar su valía, y así, los de cabeza estaban marcando un ritmo infernal, él iba adelantando rivales y reduciendo distancias. Sin embargo, era el quinteto de cabeza el que acaparaba toda la atención. Primero fue Cornu quien dio cuenta de Roth, mientras que Sito iba ascendiendo posiciones. Una vez superados Reggiani y Shimizu, iba a por los dos centroeuropeos. Estaba visto que el barcelonés estaba decidido a sentenciar el Campeonato en esta carrera sin tener que aguardar a una ocasión posterior. Para ello sólo tenía que quedar delante de Cornu, el cual en las últimas carreras siempre lo había precedido en la meta y que en esta ocasión era un líder sólido. Al menos en apariencia... En cuanto hubo adelantado a Roth, el español pudo dedicarse a ir a por el suizo. No se lo pensó demasiado. Cornu no tuvo tiempo de sentir en su cogote el aliento de Sito cuando éste ya le había sobrepasado. A partir de ahí siguió la demostración, puesto que vuelta a vuelta nuestro protagonista se iba destacando irremisiblemente hasta la bandera a cuadros. La emoción estaba, pues, para la segunda plaza, ya que ninguno de los cuatro pilotos que optaban a ella estaba dispuesto a ceder un ápice. Primero Roth adelantó a Cornu, pero tampoco renunciaban el japonés ni el italiano, especialmente éste, que a dos vueltas del final estuvo a punto de llevárselos a todos por delante y si se veía obligado a irse por la hierba todavía lograba entrar quinto por delante de Garriga, que era sexto. Los comentarios tras los entrena-



En 125 Spaan no tuvo rival pese a que Gianola, Crivillé y Aspar no se lo querían poner fácil.



Los pilotos de 250 volvieron a ofrecer espectáculo en Donington.

DONINGTON DESDE EL BOX

EN Donington no estaba presente Freddie Spencer. Después de haber mantenido una conversación con Agostini en Le Mans, el miércoles anterior al Gran Premio el de Luisiana le llamó diciéndole que arrojaba la toalla.

PARA Agostini las razones del fracaso están en que no rodó en invierno: «De seis entrenamientos, sólo acudió a uno. Esto hizo que llegase desentrenado a las primeras carreras y los problemas le acabaron desmoralizando», decía cariacontecido el gran Ago.

OTRO huido por la puerta falsa es Mamola. El americano se hizo operar una rodilla en la que tenía molestias. Pero no avisó a Cagiva y éstos se presentaron en Donington y se enteraron entonces del asunto.

PARA sustituir al americano el manager del equipo italiano habló con Garriga, Cardús y Torrontegui.

A éste se le ofreció la moto por sus buenos resultados con las Superbikes. HAY quien da ya a «Aspar» como seguro en 250 c.c. El equipo puede ser Pirelli, al que se le ha de confirmar si dispone de una Honda oficial antes de Checoslovaquia...

EL secretario de Estado para el Deporte, Javier Gómez Navarro, se encontraba en Donington para felicitar a Sito. Puede que también vaya a Checoslovaquia, pero ese mismo día están los Campeonatos Mundiales de ciclismo y la figura del también campeón español Perico tira mucho...

WAYNE Rainey ha rechazado una oferta de Agostini y Marlboro que alcanzaba los tres millones de dólares (cerca de cuatrocientos millones de pesetas). En su lugar, en un tiempo se habló de Gardner, pero ahora las cosas no están tan seguras, como tampoco lo es que el español Alex Crivillé ocupe el puesto del italiano Luca Cadalora si éste pasa a la categoría reina de lo 500 centímetros cúbicos.

mientos de 125 c.c. eran unánimes: «El motor de Spaan no va a aguantar ese ritmo en carrera.» Y es que el holandés había dominado de tal modo en los entrenamientos, que sus rivales no encontraban mejor explicación que la de que usaba motores especiales de calificación. Los hechos no les daban la razón, y el rubio piloto de Honda tomaba primero la cabeza del pelotón y luego, sin dar opción alguna a nadie, se escapaba en solitario hasta la meta. Gianola intentó unas vueltas sostener el ritmo del holandés, pero sin éxito, mientras que Crivillé y «Aspar» no dejaban en ningún momento de acosar al italiano, al que finalmente ambos adelantaban. No era una carrera divertida, puesto que las posiciones se mantenían invariadas e incluso las diferencias entre los pilotos iban en aumento. La única sorpresa, triste sorpresa, vendría por parte del piloto de Derbi. Su moto comenzaba a fallar y fue perdiendo paulatinamente terreno hasta que finalmente se gripaba: «No sé lo que ha sido —nos decía—, ha ido fallando, tal vez por culpa del carburador o la gasolina, hasta que se ha gripado. ¡Qué año!», terminaba diciendo el decepcionado

SITO PONS: TITULO A CIENT

EL sábado antes de la carrera, Sito Pons celebró con periodistas y amigos su centésimo Gran Premio. Todo había comenzado en 1981 en el Paul Ricard. Desde entonces, catorce victorias y dos títulos resumen muy brevemente una brillantísima carrera. Ahora el reto es la categoría reina del Campeonato Mundial de Motociclismo, los 500 centímetros cúbicos. Al menos eso es lo que se ha estado pregonando a los cuatro vientos: «En 1990 nos vamos a 500», hemos oído hasta la saciedad. Sin embargo, puede que esto no sea así, puesto que ya es cosa sabida desde hace tiempo que Honda preferiría que se quedase en el cuarto de litro. Además, ahora las declaraciones del recién coronado Campeón ya no eran tan contundentes como antes: «No hay nada decidido, hablo con Honda y con otras marcas, aunque preferiría lógicamente seguir con Honda...». Todo esto es nuevo en labios de Sito, se sabía, se intuía, pero él no lo decía, y menos por unos altavoces. Es evidente que en Donington ha habido conversaciones de alto nivel, y va a haberlas en estos días. Pero algo me dice que el año que viene no es tan evidente que Sito empuñe los manillares de una Honda 500.

J. L. Aznar



Brillante debut de Cadalora en 500 Quinto en entrenamientos, octavo en carrera.

«Aspar». Según declaraba, pensaba poder cazar a Crivillé, al que involuntariamente había colocado líder del Mundial al restarle dos puntos al piloto de Honda. Por su parte, el de Seva, como de costumbre poco hablador y no muy satisfecho, decía: «Se me han escapado en la salida y como en este circuito si maltratas los neumáticos en las



Carreras con castillo al fondo. No es éste un marco habitual en el que compitan los grandes de 500.

El teitano Schwantz volvió a hacer una demostración de poder. McKenzie, que le sigue, se lució ante su público.



CLASIFICACIONES

125 c.c. 1.º Hans Spaan (Honda), 42.10.64. 2.º Alex Crivillé (J.J. Cobas), a 9"21. 3.º Ezio Gianola (Honda), a 13"33. 4.º Stefan Preim (Honda), a 16"22. 5.º Hisashi Unemoto (Honda), a 17"36.

250 c.c. 1.º Sito Pons (Honda), 43.06.81. 2.º Reinhold Roth (Honda), a 6"35. 3.º Masahiro Shimizu (Honda), a 7"62. 4.º Jacques Cornu (Honda), a 8"37. 5.º Loris Reggiani (Honda), a 13"07.

500 c.c. 1.º Kevin Schwantz (Suzuki), 47.45.67. 2.º Eddie Lawson (Honda), a 1"03. 3.º Wayne Rainey (Yamaha), a 8"40. 4.º Niall McKenzie (Yamaha), a 10"60. 5.º Christian Sarron (Yamaha), a 32"29.

ASI VA EL MUNDIAL

125 c.c. 1.º Ezio Gianola, 128 puntos. 2.º Alex Crivillé, 126. 3.º Hans Spaan, 118. 4.º Hisashi Unemoto, 93. 5.º Julián Miralles, 90.

250 c.c. 1.º Sito Pons, 216 puntos. 2.º Jacques Cornu, 150. 3.º Reinhold Roth, 143. 4.º Carlos Cardús, 130. 5.º J. Philippe Ruggia, 130.

500 c.c. 1.º Wayne Rainey, 180 puntos. 2.º Eddie Lawson, 174. 3.º Christian Sarron, 127. 4.º Kevin Schwantz, 122. 5.º Kevin Magee, 108.

SUBASTA MILLONARIA

BALESTRE
VENDIO SU F-40

JEAN Marie Balestre, presidente de la FISA, acaba de hacer el negocio de su vida. Con la desfachatez que le caracteriza, no ha tenido en cuenta la atención que tuvo con el Ferrari, que hace poco menos de un año le vendió un F-40 prácticamente a mitad de precio y lo ha vendido ahora nada más



y nada menos que por 120 millones de pesetas. Se ha deshecho del coche a instancias de su yerno, y la venta ha sido mediante subasta, siendo el encargado de realizarla Hervé Poulain, hombre famoso por subastar vehículos muy importantes.

Balestre argumentó que él compró el F-40 poco antes de su operación quirúrgica, y que ahora le parece que es mucho coche para él y que para tenerlo parado prefería venderlo.

Boxes

DURANTE el mes de agosto, «Elide Racing» se ha desplazado a Inglaterra para colaborar con RCR (Rogers Cowman Racing), que participa en el Campeonato Intercontinental de F-3.000 con el piloto italiano Enrico Bertaggia. Esta colaboración es muy interesante, pues le da a nuestro preparador la oportunidad de estar con la élite de los preparadores extranjeros.

EL ex campeón del Mundo de Fórmula 1, el brasileño Emerson Fittipaldi, es el piloto más cotizado de la Fórmula Indy. Después de la increíble temporada que está protagonizando, los equipos más importantes pretenden que pase a formar parte de sus escuderías. De momento, la oferta que más le interesa al brasileño es la de Porsche, y hay muchas posibilidades, que el próximo año corra con un coche impulsado por un motor de la marca alemana. Lo que sí parece ya se-

IVES Loubet tras vencer en el Rallye de Madeira, con un Lancia Delta Integrale, se afianza en la primera posición del Campeonato europeo de la especialidad. En esta carrera, segundo fue Fabrizio Tabaton, con una montura similar a la del vencedor, mientras que Droogmans con un Ford Sierra Cosworth fue tercero. Por su parte, el piloto español José M.^a Ponce con el BMW M-3 se vio muy retrasado en los últimos compases del rallye a causa de una penalización de catorce minutos, ya que hasta entonces se encontraba en una excelente quinta posición.

SIGUE la buena marcha del equipo español que participa en la Fórmula Ford inglesa. En la carrera disputada el día 5 en Castle Combe, Jordi Gené, después de una magnífica manga de entrenamientos, consiguió acabar la carrera en segunda posición, puesto que logró en la última vuelta en un espectacular adelantamiento.

TODO parece indicar que el Lancia Delta Integrale 16v debutará en el Rallye de Italia-San Remo. En las pruebas que han efectuado hasta ahora con el coche Lele Pinto y Biasion, a las órdenes de un ingeniero de Abarth, han demostrado que es mucho más veloz que el actual Integrale.

LA final del Campeonato del Mundo de Sport-Prototipos se celebrará el próximo 29 de octubre en México. También la FISA ha hecho un comunicado en el que obliga a todas las escuderías a participar en 1990 en todas las pruebas. También ha establecido la distancia de las carreras en 480 kilómetros o tres horas y media; por otra parte, ha fijado el número de dos pilotos por coche, y permitirá un mayor ancho en las bocas de llenado de los depósitos para que los repostajes sean efectuados en menor tiempo.

CON motivo del primer año de funcionamiento de la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota se va a organizar, en el Circuito de Jerez, del 14 al 20 de agosto, la semana del motor, una iniciativa que se pretende establecer anualmente. Durante esos días se impartirán varios cursos de conducción en diferentes categorías, que van desde los pequeños karts hasta los monoplazas.



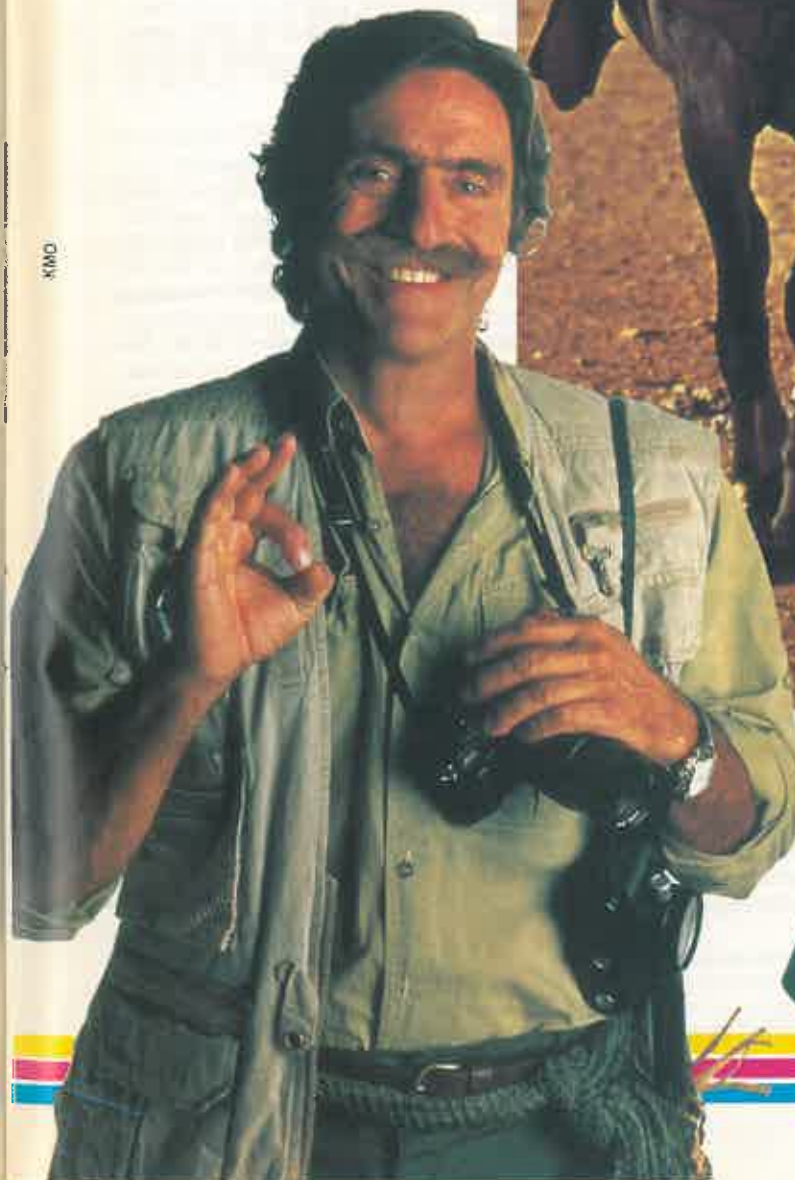
LA FISA ha aprobado el proyecto de Campeonato de F-3.000 italiano, que de esta forma, junto con Inglaterra, son los únicos países que tienen un certamen nacional de monoplazas de esta categoría. En el certamen serán admitidos los fórmula construidos en el 88, pero no equiparán motores Cosworth; los propulsores elegidos son los Alfa Romeo de seis cilindros y 3.000 centímetros cúbicos.

Color
de aventura

Tiempo de verano, calor y color... la luz y la fuerza de la aventura captadas en un instante. Estas vacaciones vive tu aventura. Color de aventura VALCA. Tal como lo ves.



Pide VALCA en las tiendas distinguidas con este adhesivo.



VALCA.



DIFÍCIL VERANO

Si alguien dice que Alain Prost está de vacaciones y que se conforma con participar en los grandes premios, que ayer se le vio con sus amigos en el golf, que hoy juega a las cartas y que mañana irá a la playa, no lo crean. Es verdad que me gusta disfrutar de algunas horas de descanso, pero creo habérmelas ganado, puesto que nunca he trabajado como lo he hecho en estos momentos. El fin de semana del 30 de julio el gran premio de Alemania, la primera semana de agosto cuatro días de pruebas en el circuito de Imola, y antes, la tercera semana de julio, tres días de pruebas en Hockenheim.

Después de los ensayos previos de

motor que nos había entregado Honda era una maravilla. Creo que puedo escribir aquí que se trata de uno de los mejores motores que he tenido en mi vida, y para calificarlo diré que era mucho mejor que los que he utilizado en Francia y Gran Bretaña. Es la calidad del trabajo de los técnicos de Honda, y estoy seguro de no equivocarme al estimar un aumento de potencia de nuestro V10 entre el 3 y el 6 por ciento con respecto al comienzo de la temporada.

El sábado por la tarde estaba preparado para lograr la «pole». Esperé durante 20 minutos antes de salir a la pista, ya que el trazado estaba más lento por

serva. Mi compañero de equipo había montado para la carrera los mismos ajustes que yo llevaba en mi coche y me preguntaba si no podría despistarse un poco preparando alguna estocada secreta para justo antes de la salida.

Desde el momento mismo de la salida me mantuve tras Senna a un segundo de él, sin aflojar a pesar de las turbulencias que creaba su McLaren. Ya le había tomado el ritmo a mi rival cuando en la vuelta 17 tuve que entrar a los boxes para cambiar mis neumáticos.

En esta operación perdí 19 segundos, y cuando volvía a la pista ya estaba en cuarta posición tras los pasos de Pirro. Entonces fue cuando comenzaba a recuperar posiciones, primero sobre Pirro, y cuando ya me estaba acercando a Mansell, tanto el británico como Senna paraban en boxes para cambiar sus neumáticos, tardando mucho tiempo en realizar esta sustitución de sus gomas. Senna, como más tarde supe, tardó veintitrés segundos a causa de un problema de fijación de la rueda trasera izquierda. Producto de todas estas circunstancias me encontraba en cabeza de la carrera.

Ya era líder cuando empezaron a llegar los problemas, primero con el embrague y más tarde con la caja de cambios.

Senna, estaba tras mis pasos esperando algún fallo, y éste se produjo a falta de dos vueltas cuando la sexta velocidad se saltó, circunstancia aprovechada por Senna que pasó a ser nuevo líder. Entonces ya había perdido los nueve puntos y tenía que conseguir mantener los seis de la segunda posición en los 15 kilómetros que quedaban de carrera, y con la caja de cambios cada vez más estropeada. Y lo logré, satisfecho por un lado por haber salvado esos seis puntos y decepcionado por el otro por haber perdido la victoria por dos desgraciadas vueltas.



Hockenheim me puse a mí mismo una prueba de resistencia física, con un programa completo de pruebas de neumáticos, probando también aerodinámica y una nueva suspensión delantera. Hasta probé un coche con la caja de cambios que utilizó Senna en Silverstone y que, por cierto, estaba en perfecto estado y funcionó a las mil maravillas.

Como resultado de estas pruebas se modificaron algunos detalles, y con ello en los entrenamientos oficiales del gran premio, tanto el coche de reserva como el de carrera estaban en perfecto estado. Si el primer día no logré la pole fue únicamente por el tráfico que había en la pista. El sábado por la mañana me puse rápidamente a trabajar, tratando de buscar una mayor eficacia en el chasis. Tuve tiempo también para preparar mi coche en la última sesión de entrenamientos por una razón: el

la temperatura y por el viento reinante. Pero a pesar de todo los Williams-Renault lograron mejorar sus cronos y entonces entré en la pista. Tras una vuelta de calentamiento atacué la de calificación, en la que no iba del todo mal a pesar del tráfico en la pista hasta que las banderas amarillas me obligaron a levantar el pie, con lo que había perdido mi primer juego de neumáticos de calificación. Para utilizar el segundo juego decidí esperar a los últimos cinco minutos de entrenamientos, lo que fue un verdadero error, ya que en la pista había un embotellamiento similar a los que se producen cualquier día en París.

En la mañana del domingo tuve que perder una parte del tiempo en poner a punto el segundo coche de reserva, ya que Senna había dañado el chasis de su coche de carrera y empleó el primer re-

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 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 contraetiqueta 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 contraetiqueta, donde figura "Whisky escocés importado por Francisco Quintana Yizarbe, 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 Yizarbe, S.A.



Baja la inflación

Según previsiones del gobierno se espera un descenso del índice de precios al consumidor para el próximo mes, así como para el próximo trimestre.

El desarme está próximo

En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

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

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

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

EN LA RED CITROËN



Eurocasión

Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

LEIT MOTIV / RSCS



PROTO T: UN SEAT CON FUTURO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

12 de agosto de 1989

Núm. 303 • 275 ptas.

**ATACAN LOS
FRANCESES**

NUEVOS

**RENAULT 25
PEUGEOT 605**



**FAMILIARES
DE MILLON
Y MEDIO**

- RENAULT 19 TR
- FORD ESCORT 1.3 CL
- PEUGEOT 309 GR
- OPEL KADETT 1.3
- FIAT TIPO 1.4 DGT

COMPARATIVA



**RALLYES: OSONA Y ARGENTINA
MOTOS: SITO YA ES CAMPEON**