

DEPORTE: HUNGRÍA F-1 • G.P. DE SUECIA DE MOTOS

JULIO 50
TRAGICO
ACCIDENTES AL
MICROSCOPIO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de agosto de 1989 • Núm. 304 • 275 ptas.

NOVEDADES

- SUBARU CASPITA
- MAZDA 626 4WD
- PORSCHE CARRERA 2



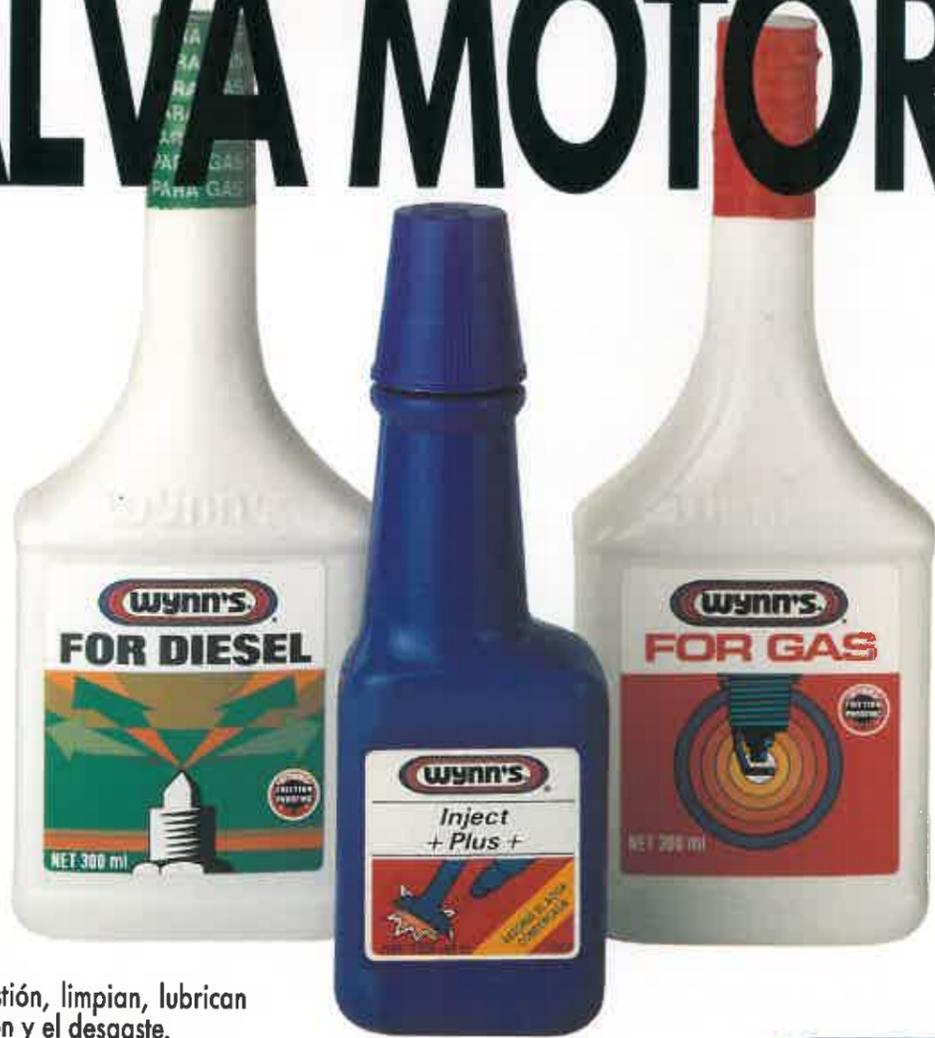
A FONDO

5.000 KM. CON EL
CITROËN XM



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.



Alfonso II El Sabio

DEJEMOS por una ocasión el cariñoso diminutivo «Sito», porque nuestro motociclista se merece el Don Alfonso e incluso los reconocimientos oficiales del Mérito Civil, medallas de oro del deporte y todos esos agasajos a posteriori que tanto gustan a nuestra hipócrita clase dirigente.

Lo rotundamente cierto es que Alfonso Pons ha logrado, por méritos propios, su segundo título mundial motociclista, que esperamos no sea el único remate de una nueva temporada fantástica. Por el contrario, en las cuatro ruedas, el retroceso respecto al año anterior es evidente; o, para ser más preciso, las esperanzas depositadas en Sainz, Pérez Sala o Albacete por ahora no se han plasmado en grandes alegrías.

La irrupción de la TV en el deporte está modificando sustancialmente los planteamientos y las estructuras. Ahora, por encima de todo, hay que dar espectáculo y pasión. Comentaba recientemente un realizador de TV que una transmisión en la que cada cinco minutos como mínimo no tuviese una repetición a cámara lenta (porque

se justificase) no valía la pena efectuar. Y eso es precisamente lo que ofrece el motociclismo: espectáculo, y, para los españoles, pasión. Muy distinto a las retransmisiones monótonas del automovilismo de circuito, en el que, por no dejar inmóvil la «moviola», repiten adelantamientos insustanciales.



El título de Alfonso Pons es un ingrediente más, y tal vez el más importante, para que el motociclismo atraviese la barrera de popular y pase a ser un deporte de masas. Lo reúne todo, y los protagonistas son, por si fuera poco, españoles y carismáticos. Los regidores del automovilismo, preocupados en rodear de dinero a sus competiciones y de satisfacer los grandes intereses de las marcas, se están olvidando de que el

espectador (en directo y sobre todo en TV) está dando la espalda al automóvil para centrar su interés en «los hombres de Sito». Tendrán que trabajar intensamente y tener ingenio para que el espectáculo y el interés retornen al mundo del coche.

José María Cernuda

ESTA SEMANA

PAG. 12: PRUEBA DE LOS MITSUBISHI MONTERO

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
6	LO ÚLTIMO
10	GAMA PORSCHE 1990
17	MERCADO
18	PRECIO COCHES NUEVOS
24	PRECIO COCHES USADOS
30	A FONDO
38	GENTE
40	CRUCIGRAMA



Motor 16

42	ACTUALIDAD	50 accidentes al microscopio
48	OCIO	VIII Copa del Rey de Vela
51	COMPRAR Y VENDER	
56	CRITICA DE TIENDAS	
59	DEPORTE	Motos: G. P. de Suecia
64		F-1: G. P. de Hungría
70		500 Millas de Michigan
73		Rallye Rias Bajas
74		A todo gas

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de Sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Victor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garhi, 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 Angel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

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

Reducción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Fotocomposición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial 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.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Costos de transporte incluídos. Precios extranjeros: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.



En voz baja

- No preocupa en medios automovilísticos la posible reducción de plazos que quiere hacer Solchaga como medida para frenar el consumo. Lo que sí temen verdaderamente es el encarecimiento del dinero. Según datos del sector, más del 70 por ciento de las compras aplazadas se producen mediante créditos personales, que no estarían afectados por las nuevas medidas de las ventas a plazos.
- A la vuelta del verano, los automovilistas podrían encontrarse con otra sorpresa desagradable: la subida del seguro obligatorio. Todavía no es más que un

proyecto, pero los incrementos en las indemnizaciones por siniestro aconsejan a la patronal proponer subidas en torno a un 15 por ciento.

• En Protección Civil se está estudiando una hipótesis de trabajo: el colapso circulatorio en Madrid y la dificultad de evacuación de enfermos o suministros de primera necesidad. Este invierno se van a dar algunas circunstancias adversas: obras del cambio de suministro de gas en algunas arterias importantes, deterioro de la red de semáforos y un prolongado periodo de sequía que afecta al alcantarillado. Con el crecimiento del número de automóviles, la menor alteración adversa (corte de tráfico por manifestación o atentado, fuerte tormenta, etc.) podría originar este colapso que ya se rozó la primavera pasada.



ticulares y profesionales que los señalados por los fabricantes e importadores. De hecho, la Comisión Europea ha acordado la pasada semana obligar a esos fabricantes e importadores a liberalizar los precios de venta que imponían a sus concesiones. Estos, por su parte, ya han adelantado que esos precios no van a variar sustancialmente, ya que vienen muy ajustados de fábrica o de frontera.

CITROËN AX

MUCHO MAS FRESQUITOS

LOS Citroën AX cuentan ya con un atractivo suplementario, con el atractivo del aire acondicionado; un equipo muy eficaz que permite olvidarse de los calores estivales. El equipo se reserva para los modelos AX 14 TRS, AX 14 TZS y AX GT, tanto en versiones de tres como en versiones de cinco puertas. Los precios finales son: 1.314.242 ptas. para el AX 14 TRS tres puertas, 1.399.247 ptas. para el AX 14 TZS, 1.510.247 pesetas para el AX GT tres puertas, 1.375.247 ptas. para el AX 14 TRS cinco puertas, 1.460.247 ptas. para el AX



14 TZS y 1.571.247 ptas. el AX GT cinco puertas.

TALBOT VUELVE

LLEGA EL MONOESPACIO

CUANDO la Academia Francesa de la Lengua acaba de crear un nombre, Monoespacio, para designar a los vehículos tipo Renault Espace, el grupo PSA se lanza a construir un modelo con tales características. El proyecto se conoce, por ahora, con las siglas W-10, y se está llevando a cabo sobre la base de un Citroën BX; los

motores elegidos para el W-10 son los cuatro cilindros de 1,9 litros de cubaje, en sus dos versiones, gasolina o gasóleo. El Monoespacio del grupo PSA saldrá a la luz en 1991 y

llevará el distintivo Talbot, una marca que se quiere reservar para los vehículos diferentes, para los deportivos de raza y también para los familiares de gran capacidad.



reuniones con responsables de Enasa, empresa que, al mismo tiempo, mantiene contactos con otros dos fabricantes europeos, Man y Daf. La colaboración de la marca sueca con el fabricante de Pegaso entraría dentro de un programa de expansión más amplio, en el que también se incluiría Renault Vehículos Industriales, una unión que si se llegase a consumir superaría al primer fabricante del continente europeo de vehículos pesados en la actualidad, Daimler-Benz.

ENASA

VOLVO SE INTERESA

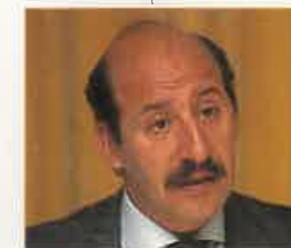
EL fabricante sueco Volvo ha confirmado su interés por «estrechar lazos» con la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa), controlada al cien por cien por el Instituto Nacional de Industria (INI). Volvo ha mantenido recientemente



CARRETERAS

HACIENDA RACANEA

EL Ministerio de Obras Públicas ha cerrado ya con Hacienda las negociaciones sobre los presupuestos del próximo año, acuerdo que establece un recorte de 60.000 millones de pesetas para la construcción de nuevas carreteras, que finalmente contará con 290.000 millones frente a los 350.000 millones que había solicita-



do el titular de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela. La mayor parte de esta partida se destinará al programa de autovías, con el fin de concluir las obras en el plazo previsto. La cifra, pese al recorte, es considerada como suficiente en medios del MOPU, ya que una vez garantizada la entrada en servicio de corredores que afectan a Madrid, Barcelona y Sevilla, lo único que se retrasará son pequeños tramos.



C. EUROPEA

CONCESIONARIOS POR LIBRE

LOS concesionarios españoles de automóviles podrán ofrecer a partir de ahora precios más bajos a par-

VOLKSWAGEN

MAS EXTRAS EN LA RFA

EL grupo automovilístico Volkswagen añadirá extras a sus modelos de 1990 exclusivamente en el mercado alemán, complementos que superarán las 150.000 pesetas por unidad sin aumentar el precio final. Esos mismos vehículos —Golf, Polo, Jetta, Corrado, Scirocco y Passat—, comprados fuera de las fronteras germanas, no llevarán esas mejoras. Asimismo, los modelos de Seat y Audi, integrados en el grupo alemán, no entran en esta «apuesta comercial». Según el departamento comercial de la firma Volkswagen, esta medida acallará las numerosas críticas que habían surgido entre algunos expertos del sector, que consideran que la empresa es muy cicatera en los complementos que monta en todos sus vehículos.



JET SET MARBELLÍ

CELEBRIDAD EN ALFA

EL príncipe marbellí Alfonso de Hohenloe ha tomado cariño al Alfa Romeo 164, el coche que pilotó el año pasado en Jerez, en la Celebrity Race, la prueba previa al Gran

Premio de Fórmula 1. El popular promotor turístico pasea este año por la famosa N-340, desde Málaga hasta Marbella, a bordo de su magnífico 164 V6 3.0, adornado con todos los distintivos de la prueba deportiva. El Alfa Romeo más lujoso y potente se encuentra a gusto en el marco deportivo del circuito y en el marco dorado de la Milla de Oro.

Verde y Rojo



● CAMPSA ha distribuido un mapa en el que aparecen recogidos los puntos de suministro de gasolina sin plomo. Hasta aquí, una buena iniciativa. Lo malo es que el mencionado mapa contiene errores, lo que origina muy graves trastornos a quienes confían en la exactitud de este tipo de informaciones.

● Repsol va a contribuir de una manera trascendente en la restauración del circo romano de Tarragona haciendo una aportación cultural de primera magnitud, cuyo coste roza los 500 millones de pesetas. Su contribución tendrá

la compensación de seis licencias para instalación de gasolineras.

● Durante estos días de agosto es frecuente ver cosechadoras por la M-30 madrileña. Lo que ya de por sí es delicado, se agrava al circular prácticamente sin la obligatoria señalización, ya que los coches que las preceden circulan demasiado próximos y sin las intermitencias.

● La llegada de Enrique Zorzano al departamento de prensa de Seat se ha traducido en una mayor transparencia informativa. Como ejemplo, la distribución de los bocetos del prototipo «T». No es frecuente este tipo de acciones, que los periodistas siempre agradecemos.

SUBARU CASPITA

EL SAMURAI DEL ASFALTO

El Subaru Cáspita, el último monstruo japonés, ha descubierto sus ases desde la jugada inicial, ha descubierto sus aspiraciones desde el primer esbozo, desde la primera fotografía tomada a una maqueta hecha a escala natural. Los trescientos kilómetros por hora de velocidad punta y las aceleraciones fulgurantes van a ser un juego de niños para un superdeportivo que combina un motor de Fórmula 1, el Subaru Motori-Moderni que el equipo Minardi ensaya ahora mismo, con un chasis de prototipo, de grupo C.

El resultado final, aún oculto a la vista de los cu-



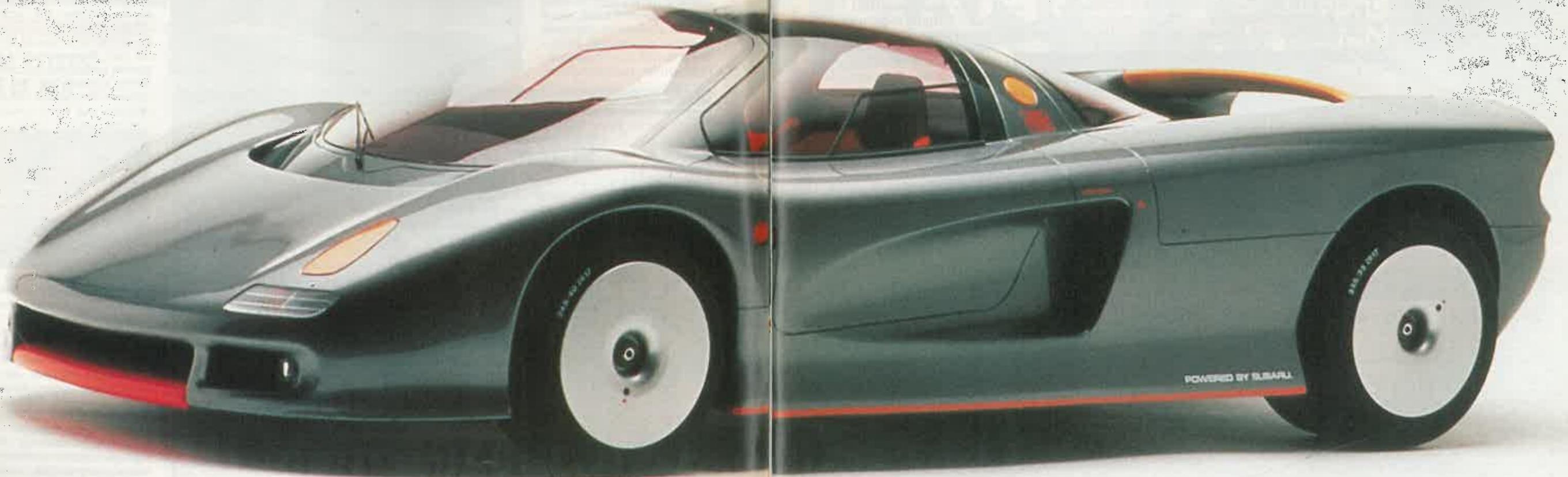
El corazón del Cáspita, el doce cilindros boxer puesto a punto por Carlo Chitti.



El padre del motor Subaru Motori Moderni, Carlo Chitti, ha hecho un gran trabajo.

riosos, será una máquina excepcional, al nivel de los «intocables», de los Porsche 959 o de los Ferrari F-40, un automóvil distinguido también con un precio contundente, más de sesenta millones de pesetas. El Subaru Cáspita verá la luz en el ya inminente Salón de Tokio, a finales de octubre, su producción arrancará en otoño de 1990 y las primeras unidades estarán disponibles durante 1991.

El Subaru Cáspita ha nacido de la mano de Jiotto, una firma dedicada a la ropa femenina, a la ropa íntima, que no tenía, hasta el momento, ninguna conexión con el mundo del automóvil. Los dirigentes de la marca han decidido diversificar riesgos y la elección final ha recaído en un proyecto espectacular creado por el estilista Kunihsa Ito, en un coche nacido para la circulación cotidiana que podrá correr cualquier prueba del Mundial de Resistencia, de Prototipos, con sólo retocar algunos elementos aerodinámicos de la carrocería y la





altura de las suspensiones.

Los diseñadores del chasis, los especialistas de Dome, han puesto a punto un verdadero biplaza de competición. La fibra de carbono, el material más vanguardista, se ha utilizado con profusión en la célula habitable, mientras que la carrocería es de kevlar y fibra de vidrio: el resultado final es un conjunto de gran ligereza que arroja mil cien kilos de peso sobre la balanza en el caso del coche de calle, cifra que se puede rebajar hasta 850 kilos en el modelo preparado para circuito.

El Subaru Cáspera es un verdadero prodigio aerodinámico; las tomas de aire laterales, tipo NACA, el alerón posterior y los túneles dispuestos bajo la carrocería, los túneles que producen el «efecto suelo», dan al coche un agarre excepcional al asfalto sin arruinar por ello el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx. Los diseñadores de Dome han explotado sus experiencias en competición, las experiencias recogidas en pruebas tan clásicas

como las 24 Horas de Le Mans o los 1.000 kilómetros de Monte Fuji. El proceso de puesta al día se ha traducido en detalles de gran valía, como es el caso de los dos juegos de elementos aerodinámicos que se venderán con el coche, uno para andar por la calle y otro para competir en circuito.

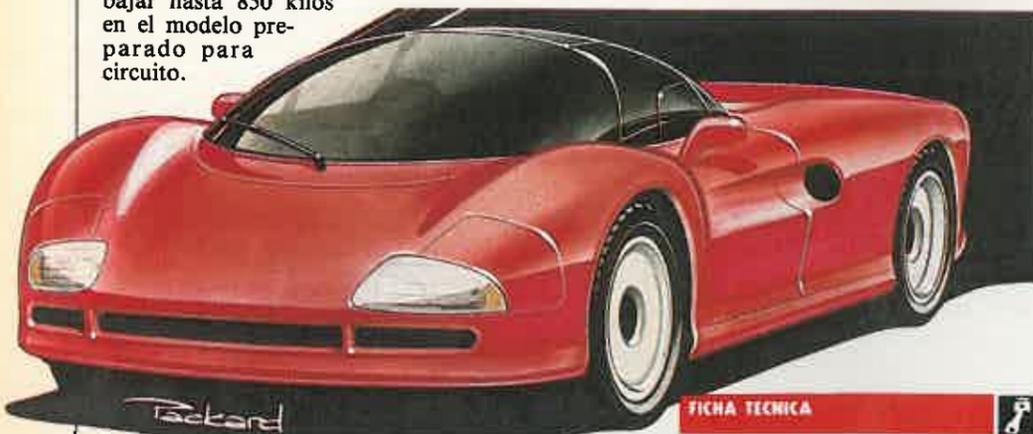
El corazón del hiperdeportivo japonés lleva sangre italiana en sus venas. El Cáspera irá animado por un doce cilindros «boxer», el Subaru Motori Moderni

creado por el ingeniero Carlo Chitti para los Minardi de Fórmula 1. Este motor, de 3,5 litros de cubicaje, da seiscientos cincuenta caballos de potencia en su versión de carreras, valor que se ha rebajado hasta cuatrocientos cincuenta caballos en la versión «civilizada», caballos que saldrán a escena cuando el motor gire a diez mil revoluciones por minuto.

Las suspensiones del Subaru Cáspera responden a las exigencias impuestas por la competición; son suspensiones independientes en los dos ejes, con ruedas guiadas por triángulos superpuestos. Los técnicos nipones han tenido muy en cuenta el carácter especial de este modelo, preparado para rodar indistintamente por carretera y por circuito. Han puesto a punto un regulador electrónico de distancia al suelo. El Subaru-Jiotto puede moverse así a trece centímetros del suelo en sus excursiones cotidianas, o andar casi agazapado, a tan sólo siete centímetros del suelo, en sus correrías por los diferentes circuitos.

El Cáspera ya es un objeto de deseo, una máquina capaz de dar envidia a los Porsche 959, Ferrari F-40 y otros artefactos similares. Sus constructores sólo piensan fabricar cincuenta unidades, un argumento que reforzará el atractivo del conjunto.

Angel Marco
Fotos: Gigi Corbetta



FICHA TÉCNICA

MOTOR. Número de cilindros: 12, horizontales y opuestos. Cilindrada: 3.499 c.c. Alimentación: Inyección. Carburante: Super. Potencia máxima: 450 CV a 10.000 rpm en versión de calle, 650 CV a 11.000 rpm en versión circuito.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 6 velocidades.

DIRECCION. Tipo: De cremallera. Diámetro de giro: 13,6 m.

FRENOS. Sistema (del./tras.): Discos autoventilados/discos autoventilados.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente con regulación electrónica de distancia al suelo.

RUEDAS. Neumáticos: 245/40 ZR 17 delante, 335/35 ZR 17 detrás, en versión de calle; 275/625 17 delante, 330/700 17, en versión de circuito.

DIMENSIONES. Largo: 453,4 m. Ancho: 199,6 cm. Alto: 113,6 cm. Distancia entre ejes: 270, cm. Peso: 1.100 kg en versión de calle; 850 en versión de circuito.

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla. Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Proveedor de primer equipo en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A., para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, 2/n. • Teléfono: 266490 - 266112 - 266204
Avenida 5007 • Telex: 50137 • Telex: 237674
Telegrams: Filtr. Mann
50014 - ZARAGOZA (España)





GAMA PORSCHE 1990

UN CAMBIO DIFERENTE

SON muchas las mejoras que incorporan las tres gamas de la marca Porsche en su versión 90, destacando las novedades incorporadas en la de los 911, con un nuevo modelo, el 911 Carrera 2 derivado directamente del Carrera 4 pero con la incorporación de un sistema de tracción trasera, si bien mantiene la carrocería del 4x4. Y se completa la gama 911 con la aparición de las versiones Targa y Cabriolet, tanto del Carrera 4 como del Carrera 2.

Por su parte, las gamas 944 y 928 GT sólo ofrecen algunas mejoras en lo que a su equipamiento se refiere, como es el caso del sistema antibloqueo de frenos, ahora montado de serie en todos los modelos de la marca, siendo el primer constructor que ofrece este sistema en todos sus vehículos. Pero la novedad más importante de la gama Porsche 1990 es la nueva caja de cambios Tiptronic, que combina por un lado la comodidad de una caja de cambios de tipo automático,



El cambio Tiptronic que montan los Porsche 911 Carrera 2 de la gama 1990 está a mitad de camino entre un manual y un automático. Es cómodo y permite un uso deportivo.



tipo automático, con las consiguientes posiciones habituales en este tipo de cambios. Pero en la posición «D» existe la posibilidad de presionar la palanca hacia la derecha, entrando en un segundo compartimento, señalado con la letra «M» de manual y que sólo permite movimientos hacia delante y hacia atrás. Cada vez que movemos la palanca hacia delante se aumenta una marcha, volviendo la palanca a su posición de reposo. Por contra, cuando movemos la palanca hacia atrás se reduce una marcha.

Cuando se emplea la palanca en posición «M» los cambios se realizan con una gran rapidez, sin interrupción del flujo de potencia. Por ello no se interrumpe la tracción cuando pasamos a una marcha más larga, mientras que si lo que hacemos es reducir, un interruptor de seguridad evita que se realice un cambio que lleve consigo un exceso de revoluciones. Pero este cambio queda almacenado en la memoria y cuando el régimen de giro del motor es el adecuado se realiza el cambio deseado.

a la hora de circular por una ciudad, y al mismo tiempo la deportividad de una caja de cambios manual. De esta manera se logra una dualidad perfecta en un coche de estas características.

Básicamente se trata de una palanca de cambios de

Este sistema Tiptronic abre una nueva era en la tecnología de las transmisiones, combinando por un lado la comodidad del automatismo y por otro la deportividad de uno manual, necesario para un coche con la solera que posee el Porsche 911.



MAZDA 626 4WD

AL GUSTO ORIENTAL

SOBRE la base de la berlina ya conocida, en la que sólo se han incorporado algunas pequeñas modificaciones, acaba de aparecer el nuevo Mazda 626 Capelle, dotado con tracción a las cuatro ruedas. Se trata de un sistema de tracción integral permanente. Así se consigue una mayor seguridad en esta berlina.



Los técnicos de Mazda, que han trabajado intensamente tanto en la tracción como en la dirección a las cuatro ruedas, elementos que emplean ya en muchas de sus versiones, habían dejado un poco de lado esta versión con carrocería de tres volúmenes que ahora se ha visto considerablemente mejorada con la incorporación de este sistema de tracción a las cuatro ruedas. En cuanto a su motorización, el Mazda 626 Capelle 4WD monta el motor de 1,8 litros y 82 caballos de potencia.



A FONDO

MITSUBISHI MONTERO TD INTERCOOLER

DEL MONTE A LA OFICINA

Los vehículos todo terreno de prestigio tienen que aunar buenas características para usarlos en campo y también para servir como coche habitual. En este sentido, los Montero cumplen a la perfección, más aún ahora que el fabricante los ha potenciado con la incorporación de un «intercooler». Por otro lado, siguen haciendo gala de un buen acabado y completo equipamiento, uno de los mejores de su clase.

El modelo estrella de Mitsubishi, por lo menos en lo que a ventas se refiere, es el Montero, que, avalado por sus innumerables éxitos deportivos y por su demostrada fiabilidad y eficacia, es uno de los todo terreno más codiciados. Ahora, y

para actualizarlo más si cabe, y sobre todo con el ánimo de que no se desfase con respecto a la competencia, que no se duerme en los laureles y ataca duro, el fabricante japonés le ha equipado con un radiador para enfriar el aire de la admisión, es decir, un «intercooler».

Con este elemento, que permite que entre una mayor cantidad de aire en los cilindros, han conseguido aumentar la potencia hasta 95 caballos. Por lo demás, los Montero en España se siguen caracterizando por su completo equipamiento y buen acabado, uno de los mejores del sector. También hay que decir que la nueva mecánica está disponible en los dos tipos de carrocería conocidos, corta y larga.

MECANICA ★ ★ ★ ★

El constructor nipón en la nueva gama Montero sigue recurriendo al propulsor de 2.477 centímetros cúbicos, en el que nada ha cambiado, sola-



VIRTUDES

- Equipamiento y acabado
- Confort de marcha
- Mejora de prestaciones

DEFECTOS

- Acceso de plazas traseras (corto)
- Potencia a bajo régimen
- Palanca de cambios alejada

PRECIO EN LA CALLE:
Corto: 3.613.959 ptas.
Largo: 3.658.759 ptas.

DATOS DE COMPRA

Importador: ICA, S.A. / Ramón de la Cruz, 105. 28001 Madrid. Teléfonos: (91) 401 76 62. Garantía: tres años (sólo anticorrosión).

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.477 c.c. N.º apoyos cigüeñal: 5. Arbol de levas: Uno en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyectora/turbo. Compresión: 21 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Potencia máxima: 95 CV a 4.200 rpm. Par máximo: 23,9 mkg a 2.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Vel. a 1.000 rpm: 1.ª, 7,22 km/h; 2.ª, 13,42 km/h; 3.ª, 21,08 km/h; 4.ª, 28,67 km/h; 5.ª, 33,5 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION. Tipo: De cremallera, servo. Vueltas de volante: 3,6. Diámetro de giro: 11,8 m.

FRENOS. Sistema (del./tras.): Discos ventilados/tambores.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido.

RUEDAS. Llantas: 5,5 x 15 (5,5 x 16) pulgadas. Neumáticos: 215 SR 15 (205 R 16).

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.550 (1.775) kg. Capacidad depósito: 60 (92) l.

Las medidas entre paréntesis son del Montero largo.

EQUIPAMIENTO

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

mente le han adaptado el «intercooler», con lo que han logrado elevar la potencia de 84 a 95 caballos. Un buen aumento de rendimiento que se ve reflejado sobre todo en unas mejores prestaciones, que permiten una mejor utilización por carretera, con una capacidad mucho más rútera. Al margen de esto, el motor sigue haciendo gala de una gran suavidad de funcionamiento, y tan sólo hay que reprocharle su bajo rendimiento a bajos regímenes, siendo totalmente eficaz a partir de dos mil revoluciones, cota en la que el motor tira con decisión, llegando a la zona roja del cuentarrevoluciones en un tiempo mínimo. Debido a esto, circulando por zonas accidentadas hay que recurrir a las reductoras para intentar que el motor no caiga por debajo de esas dos mil revoluciones, para de esta forma tener potencia si hay que enfrentarse con alguna dificultad. El éxito del buen aprovechamiento del rendimiento del motor se debe en gran medida a la conjunción de la caja de cambios, con unos desarrollos adecuados. Por lo que al sistema de transmisión se refiere, cuenta

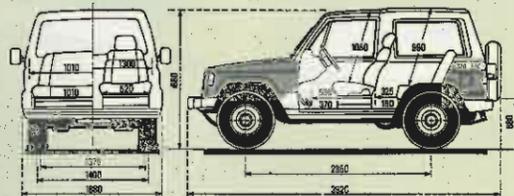
conducción muy agradable y segura. En el eje trasero, por contra, se ha recurrido a un sistema clásico, eje rígido con ballestas parabólicas y amortiguadores inclinados, que da un buen resultado.

Por su parte, el sistema de frenos, por medio de discos ventilados en las ruedas delanteras y tambores en las traseras, es eficaz en la versión con carrocería corta, mientras que en la larga, con un peso superior de más de doscientos kilogramos, se quedan un poco justos. Para terminar de analizar los diferentes apartados mecánicos, quedaría la dirección, que cuenta con servoasistencia, lo que la hace muy suave y precisa, además de rápida. Lo único criticable en este punto es su excesiva multiplicación, que circulando por carreteras muy viradas o en ciudad obliga a manotear más de lo deseado.

COMPORTAMIENTO ***

En este apartado los dos modelos muestran claras diferencias. El corto, debido a su tamaño, algo menos de

MITSUBISHI MONTERO TD INTERCOOLER



con una caja «transfert» que permite circular con tracción trasera, en este caso sólo con velocidades largas, o con tracción a las cuatro ruedas. Una de las ventajas del sistema de transmisión del Montero es que al engranar la tracción total, las ruedas delanteras se bloquean automáticamente, sin necesidad de tener que bajarse del coche para accionar las palomillas que llevan los modelos todo terreno de otras marcas. Hay que decir que el accionamiento de las palancas es muy suave, especialmente la del selector de velocidades, que nada tiene que envidiar a la de un turismo de primera. El sistema de tracción es muy eficaz, dispone en el puente trasero de diferencial autoblocante, elemento muy importante si se practica asiduamente conducción todo terreno.

Uno de los puntos fuertes del Mitsubishi Montero que le pone por delante de su competencia es la suspensión delantera, de tipo independiente, similar a la de cualquier turismo, que permite en todo momento un perfecto guiado del tren delantero, a la vez que contribuye notablemente a ofrecer un buen confort de marcha, ya que no se producen los típicos y desagradables rebotes propios de otros vehículos de su tipo. Además, en carretera permite una

cuatro metros, es un verdadero juguete utilizándolo en el campo, pues gracias a sus magníficas aptitudes mecánicas prácticamente no tiene obstáculos. Por otro lado, conociendo los límites del coche se puede circular con él por terrenos insospechados. Por pistas de tierra anchas y con buen firme permite rodar a una velocidad muy elevada, con unos límites altos de seguridad; aquí juega un papel muy importante la suspensión delantera, que permite en todo momento llevar las ruedas por el sitio elegido por el conductor. En carretera, gracias a su buena velocidad máxima, algo más de 140 kilómetros por hora, permite realizar viajes de largo recorrido sin problema y con un elevado confort de marcha.

El largo, debido a su mayor distancia entre ejes, es un coche más apropiado para circular por pistas que para hacerlo por zonas trialeras, donde se desenvuelve con dificultad debido a su mayor voladizo posterior. Sin embargo, por caminos buenos y por carretera tiene un comportamiento muy noble, con unas reacciones más progresivas que el corto.

En definitiva, los dos resultan muy fáciles y agradables de conducir, tanto en campo a través como por carretera.



El comportamiento es muy noble en estos Montero.



En su aspecto exterior sólo una novedad: la toma de aire en el capó.

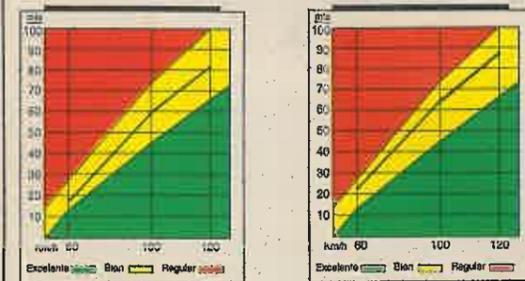


Los asientos delanteros son amplios. El confort está presente en este todo terreno.



En su interior el cambio más notable es la adopción de un nuevo volante de tres radios.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

CORTO. A 60 km/h: 17,6. A 100 km/h: 60,7. A 120 km/h: 82,4.	LARGO. A 60 km/h: 21,7. A 100 km/h: 65,4. A 120 km/h: 87,2.
--	--

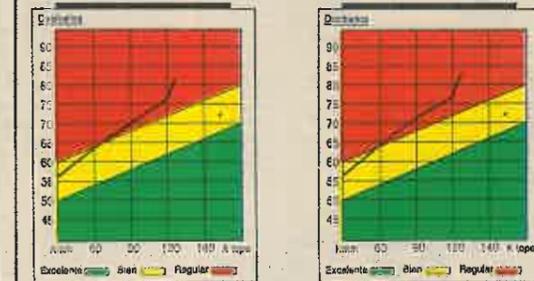
CONSUMO

	CORTO	LARGO
CIUDAD		
A 29,9 km/h de promedio	11,6	12,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,4	9,3
En conducción T. T.	15,3	16,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	14,5	15,7
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	10,9	11,8
Capacidad depósito combustible	60	92
Autonomía media	450	679

PRESTACIONES

	CORTO	LARGO
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	141,3	139,2
ACELERACION		
400 m salida parada	21,3	22,9
1.000 m salida parada	41,4	42,8
De 0 a 100 km/h	21,2	22,5
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	17,9	19,4
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,8	21,1
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	37,2	38,4
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	39,1	40,7
De 80 a 120 km/h en 4.ª	22,7	24,4
De 80 a 120 km/h en 5.ª	24,8	26,5

SONORIDAD



CORTO. Al ralentí: 56,3. A 60 km/h: 64,3. A 90 km/h: 70,4. A 120 km/h: 76,6. A tope: 81,4.	LARGO. Al ralentí: 56,3. A 60 km/h: 64,6. A 90 km/h: 71,2. A 120 km/h: 77,4. A tope: 84,6.
---	---

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



El tren delantero lleva bloqueo automático. La toma de aire del capó es amplia.

Sobre asfalto, en virajes con mucho apoyo abordados con decisión, tienden a derrapar el tren trasero; esto, por su tamaño, se acentúa mucho más en el largo, pero se controla con facilidad. Si se practica mucho todo terreno, gracias al diferencial trasero autoblocante es difícil quedarse atascado en zonas blandas. Por otra parte, este elemento también proporciona unas reacciones muy nobles en cualquier terreno. Otra cosa a favor del Montero es su magnífico confort de marcha, tanto en campo como en carretera.

CARROCERIA ★ ★ ★

Una vez más vuelve a haber diferencias que muestran su distinta utilización. Mientras que el corto, con una carrocería de dimensiones compactas, tiene un carácter deportivo y juvenil, con un interior en el que pueden viajar sólo cuatro pasajeros, el largo hace gala de una enorme capacidad, con sitio de sobra para siete ocupantes. El acabado, muy bueno, es similar en los dos modelos, que comparten todo, desde tapicería, asientos, salpicadero, mo-

Motor 16 Los Mitsubishi Montero se han caracterizado siempre por contar con una mecánica muy sofisticada, pero a la vez robusta y eficaz. Otro de los puntos fuertes de estos coches ha sido su magnífico acabado y completo equipamiento, que en su día sirvió para marcar la pauta que han ido siguiendo otras marcas y es que en un vehículo de estas características se busca que sea eficaz no sólo campo a través, también en una circulación normal y cotidiana por ciudad o carretera. Los Mitsubishi este compromiso lo han venido cumpliendo perfectamente, más aún estos nuevos modelos, que cuentan con una mecánica más potente, por lo tanto más prestaciones, que se traducen en una mejor circulación sobre asfalto.

queta, etcétera. Hay que decir que los modelos de la nueva gama no han variado mucho con respecto a sus predecesores; exteriormente, el cambio más significativo es la toma de aire del capó para refrigerar el «intercooler»; interiormente, lo más significativo es la adopción de un volante de tres radios y algunos detalles en el salpicadero. El equipamiento sigue siendo muy completo, uno de los mejores del sector, ya que ICA, importador de Mitsubishi en

España, los vende con el equipo Kaiteki, que es un paquete de opciones que dispone incluso de aire acondicionado. La única opción por parte del importador español es la pintura metalizada, a un precio de 56.000 pesetas. Lo criticable en este sentido es que los espejos retrovisores exteriores no se pueden orientar desde el interior del vehículo.

Lo menos conseguido es el acceso a las plazas traseras del modelo corto, que tienen muy poco espacio y en las que sólo pueden viajar dos personas; el hueco restante lo han resuelto colocando dos guanteras a cada lado del asiento.

FRENTE A SUS RIVALES

Actualmente en España, con el aumento de interés que existe por los vehículos todo terreno, hay muchas opciones disponibles. A los Mitsubishi Montero hay que compararlos principalmente con los coches de este tipo de origen japonés; también se puede incluir al Range Rover. De todas formas, los principales rivales de los Montero son los Nissan Patrol seis cilindros Turbo Diesel, en las versiones Top Line, que son muy parejos por precio y equipo a los Mitsubishi. Donde realmente son superiores los Nissan es en su mayor número de puntos de asistencia en España. Otros rivales pueden ser el Range Rover, que tiene un precio similar a los protagonistas de nuestra prueba y que tiene a su favor una mecánica muy sofisticada y buenas cualidades ruterías; el Toyota Land Cruiser TD, que tiene un precio mucho más competitivo que el de los Montero, y el Isuzu Trooper, aunque este último, debido a su escasa representación en nuestro país, no lo podemos considerar un rival serio y a tener en cuenta.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo



MONTERO TD CORTO 3.613.959 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.477 c.c. Potencia: 95 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.550 kgs. Velocidad máxima: 141,3 km/h. Consumo medio ponderado: 10,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 320/680 l.



PATROL 6 CIL TD CORTO 3.342.750 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.826 c.c. Potencia: 115 CV a 4.400 rpm. Peso: 1.760 kgs. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo medio ponderado: 13,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 472 l.



RANGE ROVER TD 3.686.948 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.393 c.c. Potencia: 106 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.984 kgs. Velocidad máxima: 152 km/h. Consumo medio ponderado: 12,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 395/1.870 l.



ISUZU TROOPER 3.711.199 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.238 c.c. Potencia: 75 CV a 4.000 rpm. Peso: 1.552 kgs. Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 13 l/100 km. Capacidad del maletero: 178/1.641 l.



PATROL 6 CIL TD LARGO 3.678.050 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.826 c.c. Potencia: 115 CV a 4.400 rpm. Peso: 1.955 kgs. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo medio ponderado: 13,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 175/1.025 l.



TOYOTA L. CRUISER TD 3.282.002 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 108 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.984 kgs. Velocidad máxima: 138 km/h. Consumo medio ponderado: 13,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 545 l.

SEMESTRE OPTIMISTA

CON las dificultades que este año ofrece el análisis estadístico (por los cambios de procedimiento en la elaboración de los datos oficiales), conocemos ya las ventas del primer semestre que arrojan un balance esperanzador: algo más de un 11 por ciento de crecimiento, o lo que es lo mismo, 70.000 coches más que en el mismo periodo del 88.

De las cifras que ofrecemos en el cuadro, destacan algunos aspectos:

- Las marcas japonesas son las que ofrecen un mayor incremento en sus ventas: Nissan crece un 368 por ciento; Mazda, el 341 por ciento; Subaru, Honda y Toyota arrojan crecimientos por encima del cien por ciento. En resumen, se han

vendido en el primer semestre 2.912 coches japoneses (aunque algunos procedan de Gran Bretaña, como son los Nissan), lo que permite asegurar que a final de año se superará con creces la cifra del año anterior.

- En el semestre, se han vendido casi 195.000 coches de importación, que representa el 34,35 por ciento del total. El pasado año, en este mismo periodo se vendieron 155.000 coches, que suponían el 30,82 por ciento del total. Importantísimo, pues, el incremento en la demanda de importados, que sin duda incide en el desequilibrio de la balanza de pagos.

- Si el mercado ha crecido un 11,62 por ciento, los coches fabricados en España sólo lo han hecho en un 7,21 por ciento. Volkswagen (-22 %) y Seat (-7 %) arrojan cifras negativas. Afortunadamente para VW y para

el grupo, la pérdida de penetración de la marca como fabricante nacional, se compensa muy sobradamente con su incremento como importadora. El cese de producción de los Passat no ha supuesto pues un serio quebranto.

- Pese a la aparición del Renault 19 (el Chamade aún no aparece reflejado en las cifras de junio), la marca vallisoletana sigue perdiendo mercado y penetración. Ya ha sido superada por PSA y por el grupo Volkswagen + Seat, aunque como marca aún ostenta el liderazgo. De la competencia del mercado da idea el que los tres grupos líderes están en el mismo valor de penetración: el 19 por ciento, diferenciándose únicamente en las décimas.

- Austin Rover y Alfa Romeo siguen acumulando pérdidas de mercado. Los

italianos han perdido más de 4.000 ventas respecto al año pasado, que es una caída de casi un tercio; los británicos, algo más de 1.000. Hay que mencionar que el grupo italiano (Fiat + Lancia + Alfa) supone ya casi el 8 por ciento del mercado español, que supondría casi el 9 por ciento si Alfa no hubiese tenido esta bajada. El objetivo del 10 por ciento, que parecía utópico hace un par de años, no parece ahora ni mucho menos inalcanzable.

- La lucha particular entre Ford y Opel (los dos gigantes germano-americanos), está en su momento más álgido: apenas están separadas por 200 coches, o lo que es lo mismo, por tres centésimas de penetración. La aparición del nuevo Fiesta no es suficiente para que la marca del óvalo supere a la del «blitz». **J. M. C.**

LOS MAS VENDIDOS

ST.	NOMBRE MARCAS	MENSUAL			ACUMULADO			PENETRACION	
		JUN. 89	JUN. 88	%	AÑO 89	AÑO 88	%	AÑO 89	AÑO 88
1	Seat-Audi-Volkswagen	22.605	19.301	17,12	111.941	99.499	12,50	19,68	19,52
1.1	Seat	11.741	11.784	-0,36	55.093	58.891	-6,54	9,68	11,55
1.2	Volkswagen	8.980	6.651	35,02	47.856	36.881	29,76	8,41	7,24
1.3	Audi	1.884	866	117,55	8.992	3.727	141,27	1,58	0,73
2	Peugeot-Citroen-Talbot	20.488	19.103	7,25	112.790	99.850	12,95	19,83	19,59
2.1	Peugeot	12.303	12.004	2,49	66.725	59.339	12,45	11,73	11,64
2.2	Talbot		2	-100,00	31	21	47,62	0,01	
2.3	Citroen	8.185	7.097	15,33	46.034	40.160	14,63	8,09	7,88
3	Renault	18.141	21.515	-15,68	109.152	111.299	-1,93	19,19	21,84
4	Ford	17.069	12.408	37,56	82.785	75.062	10,29	14,55	14,73
5	Opel	15.542	13.963	11,31	82.966	73.008	13,64	14,58	14,32
6	Fiat-Lancia-Alfa	8.593	4.839	77,58	44.092	29.268	50,65	7,75	5,74
6.1	Fiat	5.539	3.780	46,53	31.859	23.706	34,39	5,60	4,65
6.2	Lancia-Autobianchi	1.435	1.059	37,20	6.066	5.562	9,06	1,07	1,09
6.3	Alfa Romeo	1.601	2.590	-38,19	8.858	13.013	-31,93	1,56	2,55
7	Austin-Rover	1.265	1.097	15,31	6.441	7.565	-14,86	1,13	1,48
7.1	Rover	491	421	16,63	2.897	3.162	-8,38	0,51	0,62
7.2	Austin	774	676	14,50	3.544	4.403	-19,51	0,62	0,86
8	BMW	876	956	-8,37	5.111	4.504	13,48	0,90	0,88
9	Mercedes	638	657	-2,89	3.554	3.501	1,51	0,62	0,69
10	Volvo	577	429	34,50	2.724	2.109	29,16	0,48	0,41
11	Nissan	481	106	353,77	1.947	416	368,03	0,34	0,08
12	Lada	288	179	60,89	1.624	769	111,18	0,29	0,15
13	Skoda	207	116	78,45	624	600	-6,17	0,10	0,12
14	Suzuki	170	132	28,79	270	520	-48,08	0,05	0,10
15	Saab	153	113	35,40	641	427	50,12	0,11	0,08
16	Wartburg-Trabant	152	118	28,81	494	494	0,00	0,09	0,10
17	Toyota	118			251	113	122,12	0,04	0,02
18	Polonez	99			455			0,08	
19	Jaguar	62	57	8,77	309	280	10,36	0,05	0,05
20	Honda	55	35	57,14	204	91	124,18	0,04	0,02
21	Mazda	22	16	37,50	159	36	341,67	0,03	0,01
22	Porsche	10	26	-61,54	162	148	9,46	0,03	0,03
23	Mitsubishi	10	4	150,00	35	13	169,23	0,01	
24	Subaru	7	2	250,00	46	16	187,50	0,01	
25	Dacia	5			86			0,02	
26	Innocenti	3	11	-72,73	24	42	-42,86		0,01
27	Maserati	2	2		33	21	57,14	0,01	
28	Ferrari	1	1		19	15	26,67		
29	Lotus				2	5	-50,00		
29.1	Morgan		2	-100,00	4	4			
TOTALES		107.639	95.186	13,08	568.880	509.680	11,62	100,00	100,00

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 Plaz.
--------	-----------------	--------------------

APRILIA

Apr 150	124	174.900
Turandot	124	158.000
Red Bull	124	144.900

BENELLI

125 S	124	140.119
900 e/NT	900	1.812.350
900 e/NT	900	1.504.050

BETA

TR 125	49	150.950
TR 145	49	178.000
TR 14	100	185.900

BIMOTA

DB 1 Strada	749	2.350.995
DB 1 S	749	2.474.417
YB 5	1.100	2.519.210

BMW

R-85	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	1.335.223
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	1.768.099
K-100 RS Style	987	1.805.223
K-100 RT	987	1.780.223
K-100 LT	987	1.835.223

CAGIVA

Ala azulera 350	340	643.593
Allet Electra 125	123,1	338.233
Blues 125	124,6	470.225
Cocia 80	74	378.278
Cruiser 125	124,6	470.585
Elefant 350	343,2	712.500
Elefant 750	748	1.192.237
Frecia C 12 125,89	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.070
Tamaco 125	124,6	535.360

DERBI

Variant California	48,7	99.970
Variant SLX America	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49,9	115.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport C/I	49,9	121.950
Start 49 DS	49,9	151.950
Start 440 DS C/I	49,9	157.950
Start 49 World Cham.	49,9	160.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppe PDX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Infinito 250	340	673.938
Infinito 650	650	1.023.110
Paso 750	740,7	1.210.548
Paso 900	900	1.398.130
750 Sport	748	1.200.540

FANTIC

Sender to 50	49	138.500
Kania 75	74	275.500
Oasis 75	74	240.500

GAC

Cady	49,9	82.500
Cady LL/A	49,9	89.500
Onix	49,9	95.500
Onix II	49,9	105.500
AV-80	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	99.200
D-55 Cross	49,9	114.500
D-55 E	49,9	106.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plaz.
--------	-----------------	--------------------

GARELLI

New TT	48,9	129.950
Chopper	48,9	103.825
Team Matic	49	119.348
Team Bimatic	49	134.921
Team Bimatic ES	49	147.072
Formoso Raid	49	178.000
GTA 2 FD ES	124,8	373.735
GTA 3 FD ES	124,8	383.190
Tiger XLE	124,8	428.578
Sahel 80	74	375.000

HARLEY-DAVIDSON

XLH Sportster 688	883	1.180.447
XLH Sportster 883 Hugge	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	1.997.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springer Softail	1.340	2.162.001
FLHSC Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHTC Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

HONDA

PXR 50	49	157.900
SH 75	74	229.900
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	299.000
NSR 75 II	74	319.000
MTX 75	74	261.000
CRM 75	74	305.000
CG 125	123	296.000
XL 125 PD	123	390.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	449.000
NS 125 F	123	449.000
NS 125 R	123	489.000
NSR 125 R	123	490.000
CRM 125 R	123	550.000
XL 200 R	194	490.000
XLX 250	347	689.000
CB 450 N	447	689.000
XL 600 V38	583	1.029.000
XL 600 V38	583	979.000
NX 650	644	950.000
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	999.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 500	598	609.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000 F	998	1.580.000
CBR 1000 F	998	1.680.000
GL 1500	1.520	2.980.000

HUSQVARNA

VMMR 125	124,11	637.757
WR 125	124	739.000
WR 150	150	855.000
WR 430	430	993.000
WR 430	430	928.000
TE 510 4T	510	977.111
TE 510 4T	510	911.613

ITALJET

Buster	49	118.950
Victory	49	138.900
Winner	49	155.900
Tiffany	49	124.950
Coyote Grand	49	160.950
Pack II	49	134.950

JAWA

J19 Twin Sport	343,2	209.970
----------------	-------	---------

JJ-COBAS

TA Minarelli 80	79,6	980.000*
TA Huvo 80	79,9	1.050.000*
TB1 MBA 125 Mono	114	1.750.000*
YB2 125 Mono	124	1.850.000*
JC 2 KTM 250	238,6	025.000*
JC 3 KTM 250	238,6	1.260.000*
JV 4 Yamaha 250	249	1.450.000*
TR 3 Rotax 250	250	2.550.000*

KAWASAKI

Z-400 F-2	359	689.000
KLR 650 Tanager	648	894.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plaz.
--------	-----------------	--------------------

KTM

GPX 500-R	592	1.076.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	997	1.518.000
80 Mini	78,7	358.500*
80 Super Mini	78,7	379.500*
80 MX	78,7	407.300*
125 MX	124,8	559.500*
250 MX	239,6	675.500*
500* MX	485	703.500*
GS 80	78,7	448.300*
GS 125 MXC	124,8	534.500*
GS 250 MXC	239,6	806.800*
GS 350 MXC	345	808.500*
GS 4T MXC	—	899.000*
80 MXC	78,7	422.300*
250 MXC	239,6	678.500*
350 MXC	345	867.500*
500* MXC	485	696.500*
600* 4T	552,9	777.500*

LAMBRETTA

200	198	245.288
-----	-----	---------

LAVERDA

Li Uno 125	125,8	243.873
------------	-------	---------

MEGATECNO

Mini 4*	41,7	117.869
Micro GP*	47,7	125.960
Huracán*	48,9	129.960
Chic	49,9	131.860
Dringolly*	525,9	430.000

MERLIN

DG-2T*	47,6	187.800
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG-7 125	124,6	324.800
DG 350 FLUS E-1*	346,8	657.520
DG 350 FLUS E-1 mat.	346,8	663.256
DG 350 '88 Lajuna*	346,8	605.120
DG 350 '88 Lajuna mat.	346,8	619.780
DG 350 Cresta	346,8	504.734
Nomada 500 4T	452	849.205

MONTESA

Copa 125	124,9	304.309
Copa 304*	237,5	349.440
Copa 304	237,5	426.400
Copa 307*	237,5	360.400
Copa 307	237,5	472.300
Copa 335*	337,5	380.300
Copa 335	337,5	476.812
Enduro 350 H-75	349,8	490.129

MORINI

KJ 125	124	338.900
Manguro 350	344,1	819.255
Essalbur 350	344,1	855.185
Canal 501	501	749.930
Essalbur 501	501	875.260

MOTO GUZZI

V-85	643,4	832.049
V-85 e	643,4	912.734
V-85 TT/NTX	643,4	998.090
V-85 Lario	643,4	969.570
V-85 Florida	643,4	935.049
V-85 Florida e/extras	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
Le Mans 1000	948,8	1.113.615
1000 California II	948,8	1.328.886

MZ

ETZ 250	242,3	390.000
ETZ 250 e/elestar	242,3	380.000

PEUGEOT

Vogue Eco	—	85.749
Vogue Super	—	95.771
103 ZTC	49	84.877
103 MTV-E	49	94.902
Country MXR*	—	91.590

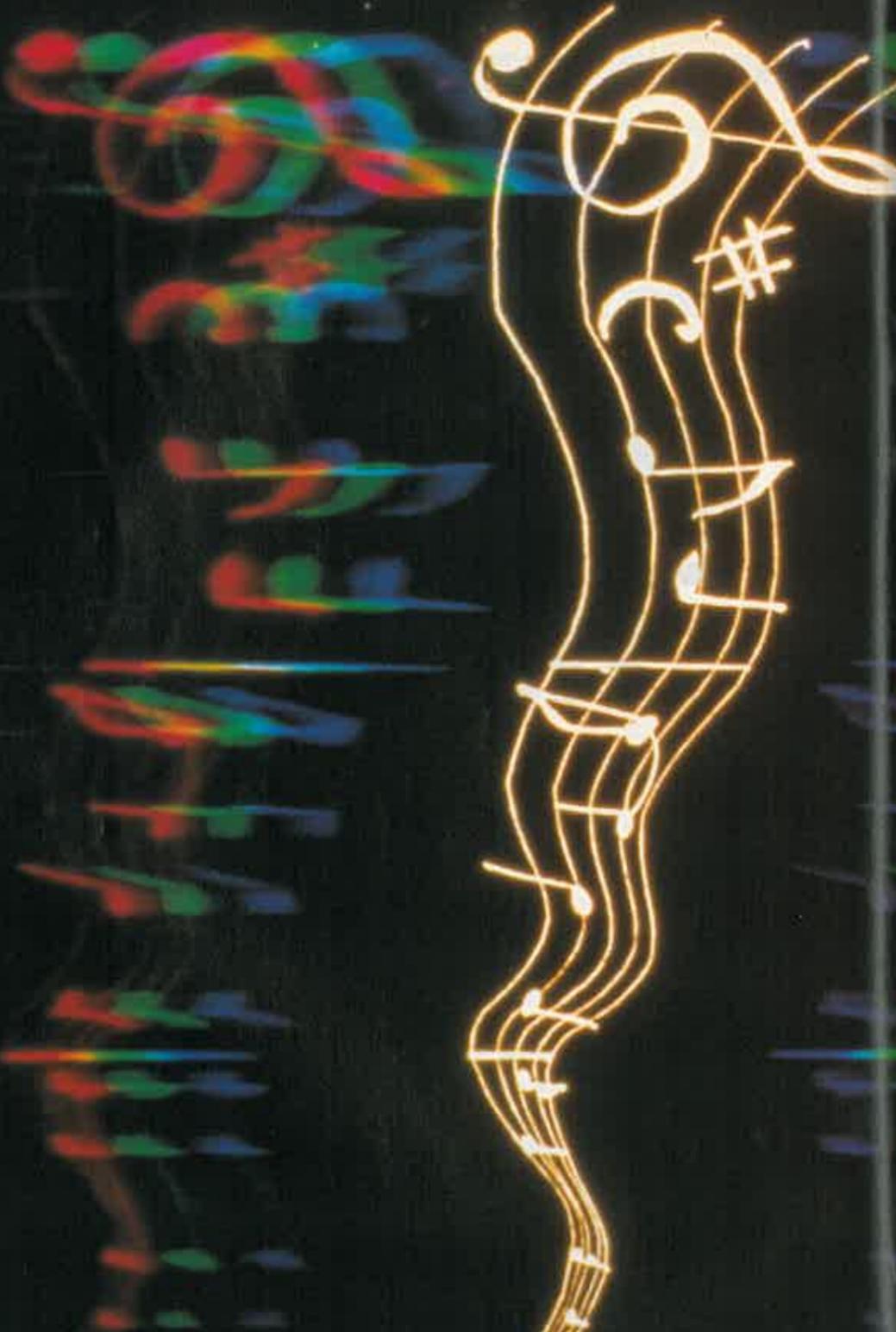
Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plaz.
--------	-----------------	--------------------

RIEJU

Sprint N	49,6	105.844
Sprint A/E	49,6	125.566
RV 50	49,9	169.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermarathon 4v F/D/M	49	145.000
Supermarathon 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	240.912
Marathon 74 k-6	74,6	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca F/D	79,6	294.519
MR 80 Competición	79,6	377.320

SUZUKI

Mini PA	48	112.900
Mini PAD	48	115.900
Mini EL	48	138.900
Monza L	48	153.900
Lido Vario	73	219.900
TS 125 X	124	409.900
GS 125 Gamma	123	409.800
GS 400 S	448	690.000
GS 500 E	487	799.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 600 Djebel	599	800.000
DR 750 Big	727	899.000
GSX 750 F		



MUSIC

La música lo dice todo. Y todo se dice con música.
Sweet soul music, Rock'n Roll music, Listen to the
music, I love music. Música. Sólo Música.

RADIO
80
Serie Oro

ELTON JOHN - SHIRLEY BASSIE - BOB DYLAN - PAUL ANKA - PAUL SIMON - GILBER BECAUD - ANA BELEN - VICTOR MANUEL - NINO BRAVO - CECILIA - PALOMA SAN BLAS - LIZA MINELLI - JOAN MANUEL SERRAT - LOUIS ARMSTRONG - MARVIN GAYE - MIGUEL RIOS - NEIL SEDAKA - NINA SIMONE - JOHN LENNON - PAUL McCARTNEY
ALICANTE 90.0 - AVILA 96.4 - BARCELONA 90.5 - BURGOS 97.1 - DON BENITO 100.0 - LA CORUÑA 92.6 - LAS PALMAS 94.4 - LEÓN 92.6 - MADRID 89.0 - OVIEDO 95.2 - VALENCIA 89.6 - PALMA DE MALLORCA 102.3 - PAMPLONA 94.2 - SEGOVIA 94.8 - SEVILLA 94.8 - TOLEDO 94.2 - VALENCIA 96.1 - VALLADOLID 98.1 - ZARAGOZA 98.6



A FONDO

5000 KM EN XM

CITROËN ES FUTURO

Inmersa en una intensa política de renovación de su gama, Citroën ha iniciado el lanzamiento en Europa de su nuevo «buque insignia», el XM, llamado a sustituir al CX. Un coche tan especial requería también una prueba especial, por lo que hemos efectuado 5.000 kilómetros para analizar con meticulosidad su comportamiento.

NO era un reto fácil la sustitución del CX, un automóvil que en su día (nacido en agosto del 74) presentaba innovaciones muy apreciables. Prueba de

ello es que en los últimos años no menos de una docena de bocetos fueron rechazados hasta que, finalmente, el Centro de Diseño y Bertone llegaron a la solución que ahora ve la luz. Una

carrocería muy perfilada (coeficiente aerodinámico de 0,28), con amplia superficie acristalada y una línea de cintura escalonada, similar a la que en su día presentaba el SM (el mítico Citroën



El XM no parece mayor que el CX.



La versión V6 utiliza gasolina sin plomo.

con motor Maserati, que constituyó un notable fracaso empresarial). Por supuesto, el XM es un dos volúmenes, con portón posterior, como todos los Citroën desde hace muchos años.

MECANICA * * * *

Es curioso cómo en Citroën se da la contradicción de ser revolucionaria en muchos aspectos y enormemente conservadora en otros. O para ser más precisos, como sus responsables técnicos se aferran a soluciones que nadie sigue. También es verdad el hecho de que, aunque nadie les siga, no significa que estén equivocados.

Así, algunas de las características típicas del CX las han mantenido por encima de todo, hasta el punto que la



VIRTUDES

- Excelente estabilidad
- Buena habitabilidad
- Frenos potentes

DEFECTOS

- Tacto de la dirección
- Consumos altos
- Visibilidad hacia atrás

PRECIO EN LA CALLE:
4.575.000 ptas.

DATOS DE COMPRA

Importador: Citroën Hispania, S. A. Su comercialización en esta revista hasta el próximo mes de enero. Red de postventa: 872 puntos en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros; los elementos de suspensión gozan de una garantía de seis años o 106.000 kilómetros. C/ Doctor Esquerdo, 62. Madrid 28007. Tel.: (91) 273 76 00.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 6 en V. Cilindrada: 2.975 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 4. Árbol de levas: Doble en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección sonda Lambda y catalizador. Compresión: 9,5:1. Tipo de carburante: Gasolina 95 octanos sin plomo. Potencia máxima: 170 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 24,5 mkg a 4.600 rpm.

TRANSMISIÓN. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 marchas. Vel. a 1.000 rpm: 1.ª, 8,94 km/h; 2.ª, 15,44 km/h; 3.ª, 22,66 km/h. 4.ª, 29,23 km/h; 5.ª, 36,91 km/h. Embrague: Monodisco con mando mecánico.

DIRECCIÓN. Tipo: Cremallera con asistencia variable. Vueltas de volante: 3,26. Diámetro de giro: 12,50 m.

FRENOS. Sistema: 4 discos del. ventilados, ABS de serie.

SUSPENSIONES. Hidractiva, dos posiciones de reglaje. Delantera: Seudo McPherson. Trasera: Brazos tirados.

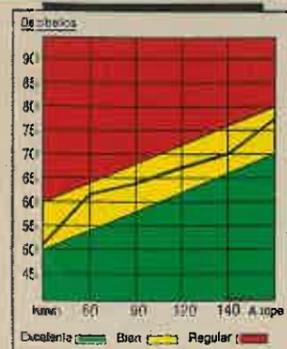
RUEDAS. Llantas (pulgadas): 6 x 15. Neumáticos: 205/60 R15 MXV 2.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.420 kg. Capacidad depósito: 80 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	206,8
ACELERACION	
400 m salida parada	16,44
1.000 m salida parada	29,91
De 0 a 100 km/h	8,89
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	17,59
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,52
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	32,12
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	35,92
De 80 a 120 km/h en 4.ª	8,98
De 80 a 120 km/h en 5.ª	12,04

SONORIDAD



Al ralentí: 52,4. A 60 km/h: 63,3. A 90 km/h: 64,5. A 120 km/h: 67,3. A 140 km/h: 70,3. A tope: 77,6.

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



Muy perfilado aerodinámicamente, el Cx es de sólo 0,28.



Un pequeño alerón distingue exteriormente al V6. Los asientos son eléctricos.

conducción de aquél y de éste presenta muchas similitudes. Primera aseveración, pues: el XM está diseñado para que sea el usuario quien se amolde al coche y no el coche al usuario. Hay, por tanto, un mercado potencial de encantados conductores del CX que encontrarán en el XM un coche igualmente de su agrado. Sabiendo de antemano que esta potencial clientela la tienen ganada, veamos qué ofrece el XM a quienes no conozcan estos productos.

La versión probada es la V6, la más potente y equipada de las que por ahora se ofrecen. Además de ésta, se dispone también de dos motores de gasolina de 115 y 130 caballos (algo menos con catalizador) y dos diesel, atmosférico (83 CV) y Turbo (110 CV), sobre los que ya hemos hablado con motivo de la presentación y que en breves fechas esperamos poder probar.

Con 170 caballos, el motor V6 es una extrapolación modernizada del veterano motor PRV, utilizado indistintamente por el grupo PSA, por Renault

e incluso, por Volvo. Entre las modificaciones reseñables cabe citar su adaptación para el empleo de gasolina sin plomo (con sonda lambda y catalizador) y la utilización de una inyección que no es Bosch, como la gran mayoría de sus rivales, sino Bendix-Fenix, cuyo funcionamiento nos ha parecido del todo correcto. En algún momento de la prueba han aparecido algunos tirones a medio régimen, pero los achacamos más a la calidad de algunas gasolinas que al motor. Es suave, silencioso y con notable potencia a regímenes bajos y medios, con excelente capacidad de recuperación. Su mayor defecto es la avidez de combustible cuando se rueda deprisa.

La caja de cambios, por ahora sólo ofertada en su versión manual, tiene un funcionamiento suave y preciso, con escalonamientos algo largos entre tercera y cuarta, pero, en todo caso, con desarrollos cortos; demasiado cortos incluso para lo que hoy se estila, porque es fácil alcanzar el límite de inyec-

Pese a su vanguardismo, sus líneas son bastante discretas.



El cuadro de mandos está entre lo tradicional y el habitual modernismo de la marca.

ción incluso en quinta. Con este motor se podría alargar un poco la quinta y se agradecería.

Los frenos, de disco ventilados delante y macizos detrás, con ABS, siguen la pauta de los CX, con apenas recorrido del pedal. Cuesta habituarse a su tacto, pero son de una eficacia asombrosa y se reducen los recorridos del tiempo de reacción. El freno de estacionamiento se acciona con el pie y actúa sobre el eje delantero.

COMPORTAMIENTO ★ ★ ★ ★

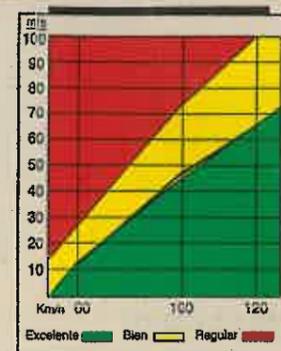
El sistema de suspensión del XM es, sin duda, su elemento más destacado. Hace ya algún tiempo que se viene hablando de las suspensiones inteligentes. Se trata de ofrecer un sistema que pueda variar el tradicional compromiso entre confort y estabilidad, que cada conductor quiere resolver a su gusto. Hasta ahora, con sistemas de suspensiones tradicionales, a lo más que se llegaba era a modificar los tarados de los amor-

tiadores, de un modo más o menos automático. A partir de ahí, sólo cambiando estabilizadoras o muelles, podía el conductor adecuar las suspensiones a su mejor criterio.

El sistema hidráulico que utiliza Citroën desde hace cerca de veinte años permite que se pueda ofrecer una suspensión inteligente, cuyos parámetros se modifiquen automáticamente por medios electrónico-hidráulicos.

Lo cierto es que, pese a su nada despreciable tamaño, el XM se comporta en todo terreno de una manera formidable. Sorprendente, incluso. Se agarra a la carretera como una lapa y es capaz de aceleraciones transversales dignas de un coche de competición. En la posición standar (porque desde el puesto de conducción se elige entre esta posición o la «sport») hay algo más de balanceo transversal de la carrocería, pero el agarre sigue siendo excepcional. En «sport» disminuye el confort al aparecer peor filtradas las irregularidades de la calzada.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 13,4. A 100 km/h: 48,2. A 120 km/h: 66,6.

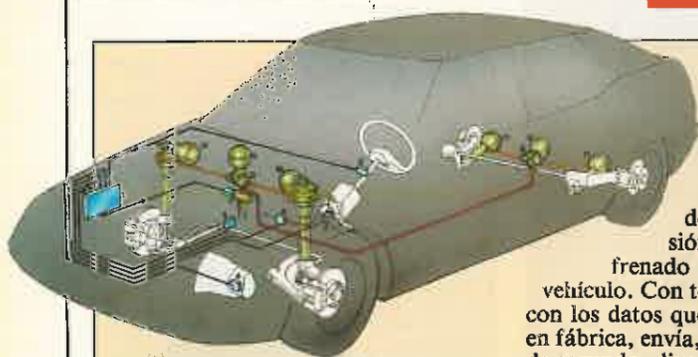
CONSUMO

l/100 km

CIUDAD	
A 31 km/h de promedio	16,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,1
En conducción rápida	14,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	11,6
A 140 km/h de cruceo	12,7
A 180 km/h de cruceo	18,0
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	13,9
Capacidad depósito comb.	80
Autonomía media	525

EQUIPAMIENTO

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



SUSPENSION INTELIGENTE

UN procesador electrónico (1) se encarga de analizar las informaciones que le llegan de los siguientes elementos: velocidad del giro del vo-

lante de dirección (2); posición del pedal del acelerador (3); esfuerzo sobre el pedal del freno (4); relación del cambio (5); presión en el circuito de frenado (6) y velocidad del vehículo. Con todo ello, comparado con los datos que se han introducido en fábrica, envía, en pocas centésimas de segundo, diversas órdenes a las esferas (10 y 11) y al repartidor de presión y estabilizadoras (8 y 9), para modificar las leyes del circuito hidráulico de las suspensiones.

Con todo ello, lo que se consigue es que las reacciones del coche sean «previas» al hecho mismo de la propia conducción.

CARROCERIA ★★ ★★

Cuando se dispone de 4,71 metros de largo y de 1,80 de ancho, es fácil obtener una buena habitabilidad. Digamos que el XM es ligeramente más largo y más ancho que el CX.

La versión V6 incorpora todo el equipamiento imaginable, incluido un ordenador de a bordo, aire acondicionado programable, sistema antirrobo por teclado y un avisador de anomalías que, en vez de advertirnos con un sintetizador de voz, lo hace por medio de mensajes en un display de cuarzo líquido, mucho más racional.

FRENTE A SUS RIVALES

Prácticamente, todos los constructores europeos tienen algo (o mucho) que ofrecer en esta categoría. Lo cierto es que el XM nace con vocación de arre-



KILOMETRO A KILOMETRO

Km 0. París. Se recoge el coche en la sede central de Citroën, en el boulevard Víctor Hugo, y se inicia la prueba. Se ponen a cero los marcadores. La salida de París, a las 10 de la mañana, es complicada; hay grandes embotellamientos de tráfico. El promedio de estos primeros 17,9 kilómetros es de menos de 20 km/h y, el consumo, de 16,9 litros.

Km 17,9. Por la autopista A-10, dirección Orleans-Tours. Velocidad de cruce: 160 km/h. Los 240 kilómetros se hacen a un promedio de 143,2 km/h, con un consumo de 12,3 litros. Tráfico bastante intenso.

Km 258. Periférico de Tours y por carreteras secundarias hacia Montbazon y regreso a la autopista. Promedio, 35,6 km/h, y consumo de 12,2 litros.

Km 283. En la salida de Tours-Sur retornamos a la autopista A-10, dirección Burdeos. Velocidad de cruce: 180 km/h. Aire acondicionado conectado en posición automática a 20 grados. Bastante tráfico y muchos camiones. Durante 20 kilómetros, ligera lluvia. Promedio de velocidad: 164,2 km/h. Consumo: 13,9 litros.

Km 625. Repostaje: se echan 78,6 litros. El promedio de consumo de este primer depósito es de 13,6 litros. Se sale de la autopista y se toma la autovía periférica de Burdeos, para desviarse hacia el Medoc, en dirección a Margaux, por carreteras secundarias. Los 49,2 kilómetros de este itinerario se recorren a una velocidad de 58 km/h, con un consumo de 10,4 litros.

Km 674. Se vuelve a retomar la A-10 y la autovía N-10, dirección frontera española. La velocidad de cruce es de 140 km/h. Los 302 kilómetros hasta la frontera (que pasamos sin necesidad de detenernos) se hacen a un promedio de 117 km/h y con un consumo de 10,9 litros/100 km. Algunos chaparrones y mucho tráfico pesado por Las Landas. Sigue conectado el aire acondicionado.

Km 976. Bilbao. Entramos en la ciudad y efectuamos un breve recorrido urbano, continuando con el itinerario de Arrogorriaga. En total, son 115 kilómetros, en los que el consumo fue de 13,7 litros/100 km, y el promedio mixto ciudad-carretera comarcal, de 71 km/h, con bastante tráfico.

Km 1.091. Por la A-68, dirección Logroño, comienzan los primeros problemas de «abastecimiento», porque no hay gasolina sin plomo en los lugares que indica el mapa de Campsa. Tras entrar en tres estaciones, al fin en Logroño, saliendo de la autopista, podemos repostar tras 125 kilómetros que recorreremos a velocidad muy moderada (menos de 100 km/h) para gastar lo menos posible. El consumo logramos estabilizarlo en 8,3 litros/100 km.

Km 1.216. Repostaje. Con este depósito se han recorrido 591 kilómetros. El consumo medio ha sido de 12,1 litros. Retornamos a la autopista, tras recorrer 2,6 kilómetros entre su final y la gasolinera de la capital riojana. Dirección Zaragoza, decidimos rodar a tope de velocidad, casi siempre por encima de los 200, para ver las condiciones en que el XM se desenvuelve. Los 156 kilómetros hasta Zaragoza se recorren a un promedio de 204, con un consumo de 21,0 litros/100 km. Se desconectó el aire acondicionado.

Km 1.372. Zaragoza. Sin abandonar la autopista, se reduce la velocidad de

CITROËN XM BREAK

LUJO EN FAMILIA

CITROËN prepara ya una versión break de su último producto, el XM. La marca francesa intentará presentarlo el año que viene en el Salón de París, aunque realmente no estará listo para su comercialización hasta el 91. Por ello, los técnicos de la marca francesa llevan muy adelantado el trabajo de lo que será, sin duda alguna, un lujoso familiar capaz de plantar cara a los mejores oponentes.

El diseño de la nueva ranchera no ha presentado problemas de relieve.



La berlina se ha convertido, sin apenas cambios, en un familiar espacioso y atractivo. La parte trasera superior se ha alargado hasta quedar prácticamente vertical al suelo, a la altura del portón, proporcionando de esta

manera un volumen superior de carga. Al futuro XM Break se le montarán los mismos propulsores que a la berlina, y probablemente estará también disponible una versión de tracción a las cuatro ruedas.

crucero a 170. Alrededor del kilómetro parcial 300 comienza a preocuparnos el tema del repostaje, por lo que reducimos la marcha a 140. No hay gasolina sin plomo hasta bien pasado Lérida.

Km 1.628. Repostaje. Al aflojar la marcha, el consumo desciende ligeramente sobre el de la primera sección, desde Zaragoza, y queda fijado en 16,2 para un promedio de 142. El consumo medio de todo el trayecto con este depósito de gasolina (411,7 km) es de 17,9 litros/100 km; el trayecto a tope entre Logroño y Zaragoza se hace notar. Se toma dirección Barcelona y por el en-

lace norte, dirección Gerona, para tomar la autovía de Vic-Puigcerdá. Se llega al Parador de Vic, tras recorrer 190,7 kilómetros con un consumo de 16,2 litros/100 km.

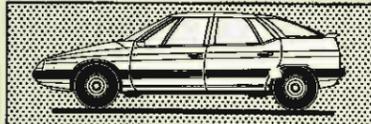
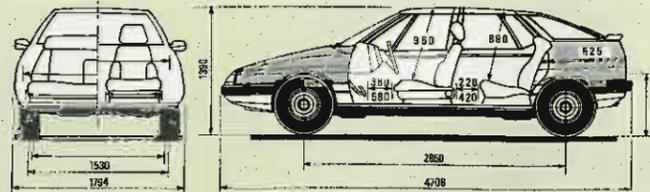
Km 1.819. Seguimos el Rallye Osona del Campeonato de España. A buen ritmo por carreteras muy enrevesadas, típicas de las pruebas deportivas. Pese a su tamaño, el XM se comporta admirablemente bien y se desenvuelve con soltura. Su estabilidad es realmente buena. El consumo de los 289 kilómetros recorridos fue de 14,3 litros. El promedio de 56,8 km/h.

Km 2.108. Repostaje. Finalizado el rallye, desde Vic iniciamos el descenso hacia Madrid. Volvemos a tener dificultades de abastecimiento, pero esta vez no por errores en el mapa de Campsa. Una vez en la autopista hacia Zaragoza, volvemos a realizar un trayecto rápido, con velocidad de cruce de 200 km/h, esta vez con el aire acondicionado conectado. El consumo vuelve a dispararse a 21 litros/100 km, para un promedio de 186 km/h.

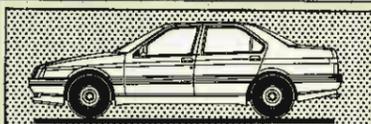
Km 2.410. Repostaje. Aunque disponemos aún de gasolina, preferimos repostar para no ir tan justos. Se aban-



CITROËN XM V6



CITROËN XM V6 4.575.000 ptas.*
 Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 2.975 c.c. Potencia: 170 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.420 kg. Velocidad máxima: 206,8 km/h. Consumo medio ponderado: 13,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 525 l. * Precio estimado.



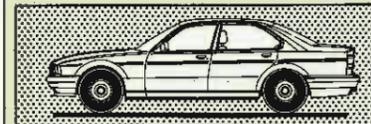
ALFA ROMEO 164 3.0 V6 4.939.609 ptas.
 Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 2.959 c.c. Potencia: 184 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 230 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 443 l.

batar una cuota de mercado a las grandes berlinas alemanas, y para ello nada mejor que el precio, que, viendo el equipamiento, nos parece muy ajustado, si es que se confirman esos 4,57 millones que se estima valga en España. Lo cierto es que su nivel de terminación ha mejorado apreciablemente y son muchas sus bazas para ganar la batalla a algunos compradores. En su contra tiene una evidente fama de marca deli-

cada de mantenimiento. Lo cierto es que, con sus virtudes, que las tiene, como en la mayoría de los coches de este segmento, la diferencia de calidad respecto a BMW (Mercedes queda más lejos) se aprecia, aunque también el precio cuenta.

José María Cernuda
 Simonetta Garih

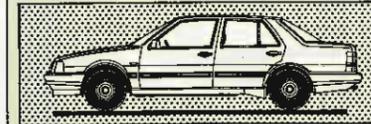
Fotos: José Antonio Díaz



BMW 525i 5.274.202 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 171 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.450 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 10,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 357 l.



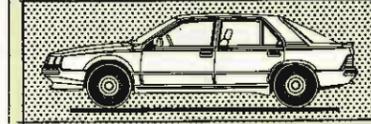
SCORPIO 2.9 EFI Ghia 4.480.303 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.935 c.c. Potencia: 145 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.315 kg. Velocidad máxima: 208 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 331 l.



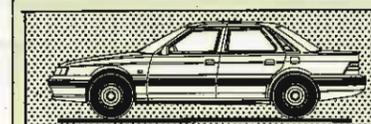
LANCIA THEMA T.i.e. 16V 4.470.004 ptas.
 Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 150 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.285 kg. Velocidad máxima: 225 km/h. Consumo medio ponderado: 9,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 410 l.



OPEL OMEGA 3000 4.282.243 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.969 c.c. Potencia: 177 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.410 kg. Velocidad máxima: 222 km/h. Consumo medio ponderado: 10,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 400 l.



RENAULT 25 V6 4.110.583 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 2.849 c.c. Potencia: 153 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.300 kg. Velocidad máxima: 203 km/h. Consumo medio ponderado: 17,0 l/100 km. Capacidad del maletero: 375 l.



ROVER 827 5.186.014 ptas.
 Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 2.675 c.c. Potencia: 169 CV a 5.900 rpm. Peso: 1.375 kg. Velocidad máxima: 215 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 414 l.



dona la autopista para tomar la N-II con sus nuevos tramos de autovía. La velocidad de cruceo es de 140, aunque el intenso tráfico y el trazado de la carretera hace que esta marcha sea puramente teórica.

Se llega a Madrid tras 398 kilómetros, recorridos a un promedio de 114 y con un consumo medio de 16,1 litros/100 km.

Km 2.806. Madrid. Recorrido por los alrededores: Colmenar-El Escorial. Autovía y carretera de trazado rápido. Marcha lenta por tráfico de fin de semana. Consumo medio: 13,7 litros/100 km.

Km 2.880. Repostaje. Regreso a Madrid, recorrido de alrededores y urba-

no a velocidad moderada. Consumo: 11,6 l/100 km.

Km 3.054. Repostaje. Se inicia el repostaje para llevar a cabo las pruebas de consumo y de prestaciones. Se conecta un depósito auxiliar y el «Correvit», por lo que no puede establecerse con precisión el consumo medio de estos 485 kilómetros. Puede estimarse en 16,1, teniendo en cuenta también el consumo «exterior».

Km 3.539. Repostaje. Iniciamos en Madrid un viaje a Portugal para completar los 5.000 kilómetros de prueba, por la carretera de Extremadura. Muchísimo tráfico hasta Talavera. Velocidad de cruceo de 140. Consumo en este primer tramo: 13,6. Tras Talave-

ra, tráfico más fluido. Desciende el consumo a 12,1.

Km 4.170. Repostaje. Badajoz. Seguimos dirección Lisboa. En la frontera, breve detención para trámites aduaneros e informarnos sobre surtidores con gasolina sin plomo en Portugal. Hay pocas. En Portugal reducimos el ritmo de marcha a 120 km/h. Hasta Badajoz el consumo era de 11,8 y en Portugal, 10,1. Realizamos algunas paradas para hacer fotos. En Portugal, tráfico intensísimo entre Lisboa y el Algarve.

Km 4.576. Repostaje en Lagos. A partir de esta localidad comenzamos a notar algunos tirones en el motor. Le echamos la culpa a la gasolina sin plo-



mo portuguesa. El tráfico sigue siendo intenso y el control de velocidad por parte de los «guardiñas» también muy severo. El consumo medio fue de 13,6. Iniciamos la bajada hacia Vila Real de Santo Antonio. Al tomar el transbordador apreciamos la utilidad de la posibilidad de variar la altura. Cuando entremos de nuevo en España, por Ayamonte, volvemos a recuperar la velocidad de cruceo de 140. Los consumos se fijan en 12,2 litros. En la serraña de Cádiz (Arcos-Grazalema-Zahara-Algodonales-Sevilla) desciende el promedio y aumenta el consumo hasta 15,4 millones/100 km.

Km 5.000. Lo alcanzamos pocos kilómetros antes de Jerez. Continuamos en dirección a la capital del vino donde repostamos.

Km 5.135. Repostaje en la autopista Cádiz-Sevilla. Los 559 kilómetros que se han recorrido con este último depósito han supuesto un consumo medio de 13,2 litros. El promedio fue de 62,7 km en la zona montañosa y de 143,6 en la autopista, en la que rodamos a una velocidad de cruceo de 160, con fuerte viento lateral y algunos chaparrones. Una fuerte tormenta nos sorprendió en los alrededores de Jerez.

Km 5.404. Repostaje. El retorno a Madrid se efectuó por la carretera de Extremadura, con mucho menos tráfico en esta época veraniega. A una velocidad de cruceo de 140, hasta Mérida el promedio fue de 112,7, y de Mérida a Trujillo de 116,1. Tráfico normal en intensidad, pero con bastantes vehículos agrícolas.

Km 5.766. Madrid. Fin de la prueba, con más de 700 kilómetros «de propina». El tráfico entre Talavera y Madrid, intensísimo. La travesía de esta localidad tan desesperante como de costumbre. El promedio hasta Madrid bajó a 84,2 y el consumo fue de 12,7.

ARTHUR "ART" BLAKESLEE

HEROE DEL TABLERO



ARTHUR Blakeslee, un americano nacido en el Estado de Michigan hace cuarenta y cuatro años, tenía un sueño en su niñez: quería ser un héroe, una persona capaz de hacer algo importante en la vida, de crear cosas excitantes. Blakeslee ha conseguido su objetivo: ahora es el director del «Centro de Estilo Citroën» y es el padre del XM.

El modelo estelar de la gama Citroën, un coche que llegará al mercado español a lo largo de 1990, trae consigo todos esos detalles vanguardistas que han caracterizado, desde siempre, a los coches de la marca, unos automóviles diferentes que se distinguen, de un simple vistazo, en medio del embotellamiento más monstruoso o en un aparcamiento gigantesco. Blakeslee está contento del trabajo hecho en todos los elementos de estilo, «una palabra latina que me gusta mucho por cuanto invoca, de inmediato, elegancia y confort» por el trabajo hecho en todos los elementos que caracterizan al buque insignia de la marca francesa.

Blakeslee ha dicho: «Creo que el XM tiene una línea moderna y dinámica, una línea caracterizada por elementos de estilo inconfundible, como es el caso del larguísimo capó delantero, del uso intensivo de las superficies acristaladas o del elevamiento posterior de la línea de cintura. Desde el punto de vista técnico debe destacarse la suspensión hidroneumática, una suspensión clásica en la firma Citroën, que ahora va pilo-

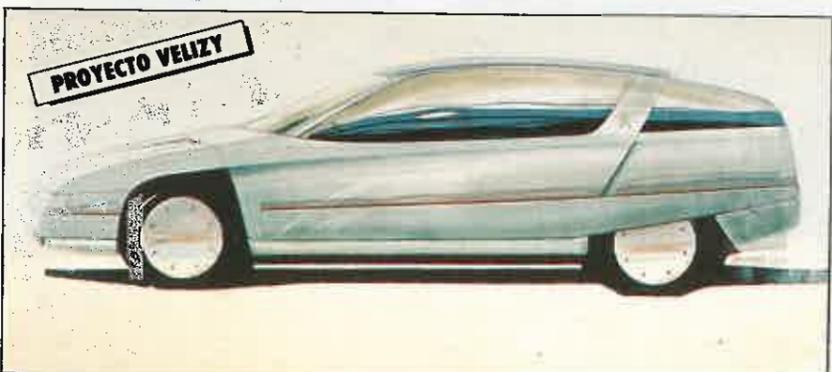
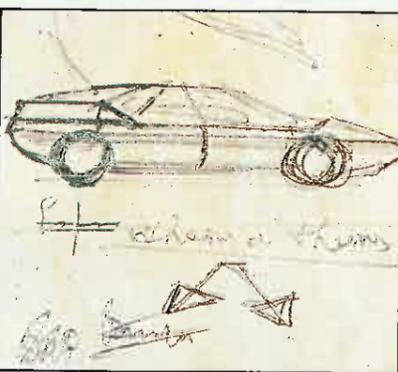
tada por una inteligencia electrónica.»

Los últimos Citroën «han vuelto al redil» desde el punto de vista estético; la marca ya no pone en el mercado aquellos coches diferentes, chocantes, feos o bellos; ahora toma menos riesgos en sus productos. Art Blakeslee puntualiza: «Los constructores ya no pueden correr el riesgo de lanzar coches poco convencionales. Los usuarios actuales tienen mucho más sentido del diseño, quieren formas modernas y, al mismo tiempo, placenteras. Para hacer modelos de lujo interesantes hay que estar muy pendientes de ese sentido del diseño y del precio final que conlleva. Nuestro Citroën XM emplea unas formas interesantes en su carrocería y el diseño ha añadido esos detalles que identifican de inmediato a la marca.»

El proyectista americano ha sido capaz de dar vida a una línea sólida y, al mismo tiempo, excitante. Blakeslee dice: «El XM es un coche único en lo referente a estilo y tecnología, un coche que ha dado un sentido bastante di-

ferente al término automóvil moderno.»

En el XM se descubren cientos de detalles personalizadores; el cuadro de mandos es uno de los más característicos; su creador asegura que «el diseño es simple, sencillo, porque ésa fue nuestra elección; va situado muy bajo en el interior del coche para crear así una impresión de espacio y calidad. Nos hemos alejado de la vía alemana que im-



pone unos tableros con mucha altura, al contrario de la elegancia conseguida con el XM».

Otro tanto puede decirse de los asientos: «Están diseñados de acuerdo con dos ideas básicas, ser confortables y ser envolventes. Hemos elegido dichas soluciones para responder a los criterios Citroën; no hemos hecho unas butacas macizas e impresionantes, la vía que



habrían elegido, sin duda alguna, los mejores constructores germanos.»

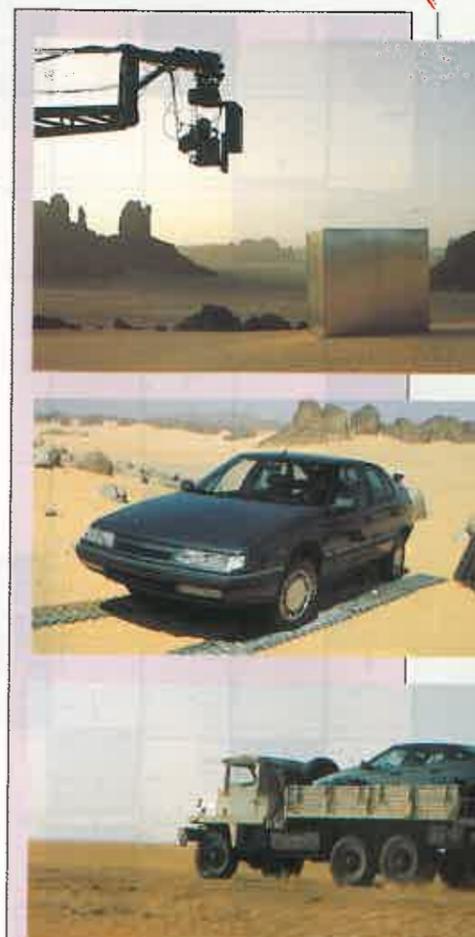
Algunos críticos piensan que un estilo exterior provocativo y unas suspensiones de vanguardia no son elementos suficientes para situar al XM en un puesto privilegiado. Blakeslee se revuelve como un gato acorralado para responder: «Las diferencias patentes en el diseño exterior y en las suspensiones bastarían para personalizar al Citroën más grande, más lujoso; sin embargo, hay otras diferencias, menos espectaculares, más sutiles, que sólo se aprecian en el interior, en el espacio ocupado durante la conducción. Las diferencias en el diseño interior son menos patentes, pero son reales y valiosas.»

El Peugeot 605 está preparado para salir a la luz. Todo el mundo sabe que 605 y XM son hermanos. El diseñador americano no cree, sin embargo, en ese parentesco: «En términos de estilo no hay nada en común, aunque eso no ha impedido la utilización de muchos elementos mecánicos comunes.»

El equipo de diseño Citroën capitaneado por Blakeslee, ha trabajado a fondo en el capítulo aerodinámico. Ese equipo ha conseguido un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un Cx, del orden de 0,28. «El flujo del aire se ha cuidado con esmero en todas las aristas y, sobre todo, a la altura de los pilares de techo, que rodean al parabrisas delantero.»

El creador nacido en Sault Ste. Marie, en Michigan, está enamorado de su último automóvil: «El XM debe contemplarse en el tráfico de París; es cuando se descubre un coche aerodinámico, fuerte, poderoso, agresivo y elegante. Es el coche que a mí me gusta.»

Fotos: Perini/Marco
Fotos: Archivo Perini



EL XM EN EL DESIERTO

Si el escenario para rodar el spot publicitario del Citroën AX era el de la milenaria muralla china, en esta ocasión, y para el lanzamiento del último modelo de la marca francesa, el XM, el lugar elegido ha sido el desierto del Sahara, en el noroeste del continente africano. Y al frente de esta campaña, un hombre como Jacques Séguéla, con una gran experiencia y que ya realizara el anuncio del AX en la República Popular de China.

Básicamente, el anuncio comienza con un amanecer en el desierto, y rápidamente una gran caja metálica sale desde debajo de tierra hasta llegar a la superficie. Una vez allí, y como producto del sofocante calor del sol, esta caja comienza a fundirse, apareciendo primero sólo el frontal del automóvil y más tarde el XM al completo. En este lugar tan inhóspito y desolado como es el desierto del Sahara los creativos publicitarios han querido demostrar el confort y la robustez del nuevo coche de la firma Citroën.

Peatones muy jóvenes atropellados, vuelcos que parecen estúpidos, abundante presencia de alcohol, maniobras a veces incomprensibles, extrañas salidas de la vía, carreteras incapaces y esclerotizadas... Un macabro cóctel que da como resultado una disparatada siniestralidad vial. Accidentes de carretera, en fin, que también tienen su letra pequeña.

CINCUENTA ACCIDENTES AL MICROSCOPIO

A continuación recogemos en detalle las circunstancias de cincuenta accidentes ocurridos el pasado mes de julio y el primero de agosto —ver MOTOR 16 núm. 303— a los que ha tenido acceso en exclusiva esta revista. Por razones obvias se omiten identidades tanto de ocupantes como de vehículos.

1 S. Cruz de Tenerife. C-824.
A las 6,00 horas del día 4, en el punto kilométrico 29,7, término municipal de Guimar, un turismo se salió de la vía por la margen izquierda, despeñándose e incendiándose. Dos de los ocupantes, que no usaban cinturones de seguridad, de 17 y 18 años de edad, murieron, resultando herido grave otro de los viajeros. La causa según, el parte de la DGT, fue la velocidad inadecuada en tramo curvo.

2 Granada. N-323.
A las 6,20 horas del día 4, en el punto kilométrico 171,1, dentro del municipio de Izbora, una furgoneta colisionaba con un camión. El balance de este accidente fatal fue la muerte del conductor del primer vehículo, mientras que resultaron heridos dos ocupantes de 17 y 19 años. La causa de la colisión, según parece, se achaca a la invasión de la izquierda de la calzada por parte de la furgoneta.



3 Burgos. N-623.
En el p.k. 11,3, término de Sotopacios, a las 11,45 horas del día 4 de julio, un turismo colisionó frontalmente con un vehículo articulado al no respetar el conductor del primero de ellos un stop. Este usuario, de 67 años, murió, así como el conductor (54 años) del articulado, resultando grave una pasajera de 61 años del turismo.

4 Sevilla. C. Local SE-179.
En el p.k. 7,5, en Lora del Río, a las 14,10 horas, el conductor de un tractor agrícola muere al volcar el vehículo al intentar evitar un bache. La causa, el mal estado de la calzada.

7 Navarra. N-121.
Una furgoneta de Navarra colisionó frontalmente con un camión de Huesca. Murió el conductor del primer vehículo, de 23 años de edad, tras invadir la izquierda de la calzada. El siniestro se produjo en el p.k. 12,1, término de Galar, a las 0,40 horas del día 10.

8 Sevilla. N-IV.
Un turismo francés, ocupado por dos marroquíes de 54 y 58 años, colisionó frontalmente con un camión, viéndose los ocupantes del turismo. La causa, una maniobra antirreglamentaria de este último vehículo. Ocurrió a

mero de los turismos citados al no guardar la distancia de seguridad.

11 León. N-VI.
Un turismo de León chocó lateralmente con un camión al realizar este último un cambio de dirección antirreglamentario. Murieron dos pasajeros del turismo, de 23 y 24 años de edad, resultando heridos graves otros dos de similar edad, así como el conductor del camión, de 29 años. Ocurrió en el p.k. 374, 7, término de Congosto.

12 Cantabria. A-67.
En el p.k. 2,1, término de Santander, un turismo de Sevilla se salió de la cal-



Las carreteras de la red secundaria siguen cobrándose un alto tributo en vidas humanas, superior, si tenemos en cuenta los tráfico, a la red de interés general. Pero atención a los caminos forestales y vecinales.

5 Madrid. N-I.
A las 19,40 del día 6 de julio, en el p.k. 21,7, en San Sebastián de los Reyes, colisionaron frontalmente dos turismos. El conductor, de 24 años, que aparece como culpable por haberse distraído, murió. También fallecieron el conductor del otro turismo, de 34 años, y una ocupante de 35 años. Hubo un herido grave, de 1 año de edad.

6 Salamanca. N-620.
A las 0,05 horas, del día 10, en el p.k. 266,8, municipio de Robliza de Cojos, un camión portugués alcanzó a un turismo madrileño, resultando muertos el conductor y un usuario del automóvil, así como dos heridos leves. La causa, no guardar la distancia de seguridad el conductor del turismo.

las 8,50 horas del día 10, en el p.k. 601, en Cabezas de San Juan.

9 Castellón. Local CS-0000.
A las 12,50 horas del día 10, un turismo de Castellón colisionó lateralmente con un ciclomotor, cuyo conductor, de 41 años, resultó herido grave y su acompañante, de 24, muerto. La causa estuvo en que el ciclomotor no respetó un stop.

10 Valencia. N-332.
A las 18,50 horas del día 10, en el p.k. 178, municipio de Oliva, un turismo de Valencia alcanzó a otro de Alicante. Falleció un ocupante (25 años) de este último y se registraron cinco heridos más. La causa se achaca al pri-

zada por el margen izquierdo, chocando con una valla y despeñándose. Murió un pasajero de 34 años, resultando herido leve el conductor, de 20. No utilizaban cinturones y la causa se adjudica a velocidad inadecuada. Ocurrió a las 0,30 horas del día 12.

13 Alicante. C. Pla-Cabanes.
El mismo día 10, a las 17,45 horas, en el término de Jávea, un ciclomotor chocó frontalmente con un turismo de Alicante. Murió la usuaria del vehículo de dos ruedas, de 17 años, que no había respetado un stop según el parte.

14 Valencia. Vía servicio Meliana.
Un camión de Castellón colisionó con una motocicleta a las 16,00 horas

CUESTION DE LUZ



La madrugada es la hora clave en cuanto a siniestralidad vial. Sobre todo en días festivos o sus vísperas. La presencia de alcohol en los siniestros es también evidente. Sin embargo, en los accidentes analizados la cota más alta se da a las 20,00 horas, el comienzo de los largos desplazamientos para viajar sin calor.

del día 13. Murieron el conductor de la motocicleta, de 17 años, y la pasajera de 16, que utilizaban casco protector. La causa, un adelantamiento antirreglamentario del motociclista.

15 Castellón. A-7.

A las 15,00 horas del día 14, en el p.k. 405,5, término de Cabanes, un turismo de Sevilla se salió de la vía chocando con una valla y volcando. Murió un pasajero de 41 años, mientras el conductor, de 28, y otro pasajero, de 39, resultaban heridos. La causa, un reventón del neumático posterior derecho.

16 Madrid. A-6.

Ocurrió el día 15 a las 1,35 horas, en el p.k. 44,6, término de Guadarrama. Un camión de León, cuyo conductor, de 44 años, resultó muerto, alcanzó a otro vehículo pesado, éste de Segovia, colisionó después con un turismo de La Coruña, se salió de la calzada, volvió a ella y chocó con otro turismo, éste de Madrid. Murió también un pasajero de 7 años del vehículo gallego. La causa, una distracción del conductor leonés.

17 León. N-VI.

A las 2,00 horas del 15 de julio, en el p.k. 375,8, término de Bembibre, un camión semirremolque de Valencia se salió de la calzada por el margen derecho, despeñándose e incendiándose. Murió un ocupante, resultando herido el conductor. La causa, el mal acondicionamiento de la carga.

18 Alicante. C-3317.

A las 3,15 horas del día 15, en el p.k. 17,55, término de Elche, un turismo sin identificar que se dio a la fuga alcanzó a un ciclomotor, conducido por un joven de 25 años que resultó muerto. En la causa se habla de una distracción del conductor del turismo por posible deslumbramiento.

19 Murcia. N-301.

A las 3,30 horas del día 15, en el p.k. 373,6, término de Molina de Segura, un turismo murciano colisionó frontalmente con un camión de Almería. Murió el conductor del turismo, de 22 años, y grave una pasajera, de 18 años. La causa, la invasión de la izquierda de la calzada por el turismo.

20 León. N-120.

El día 15 de julio, a las 14,20 horas, p.k. 241,8, municipio de Sahagún, un turismo de Asturias se salió de la vía por el margen derecho, chocando con un árbol. Murieron dos pasajeros, de 76 y 68 años, resultando heridos el con-

La mayoría de las víctimas son gente joven, a altas horas de la madrugada, en la red secundaria y con la velocidad inadecuada como causa.

ductor, de 54 años, y otro usuario, de 66. Ninguno usaba cinturón.

21 Murcia. N-344.

También el día 15, a las 23,30 horas, en el p.k. 11,5, en Molina de Segura, una motocicleta de Murcia colisionó con un ciclomotor y posteriormente con un turismo. Murió el conductor del ciclomotor, de 16 años, y herido grave el de la motocicleta, de 36 años. La causa, la carencia de alumbrado del ciclomotor y posible exceso de velocidad del motociclista.

22 Granada. Local GR-420.

A las 2,00 horas del día 16, p.k. 4, en el término de Cenes de la Vega, una motocicleta matriculada en Almería colisionó frontalmente con un turismo de Granada, resultando muerto el motociclista, de 38 años. La causa, no respetar el conductor del turismo una prioridad de paso.

23 Valladolid. N-122.

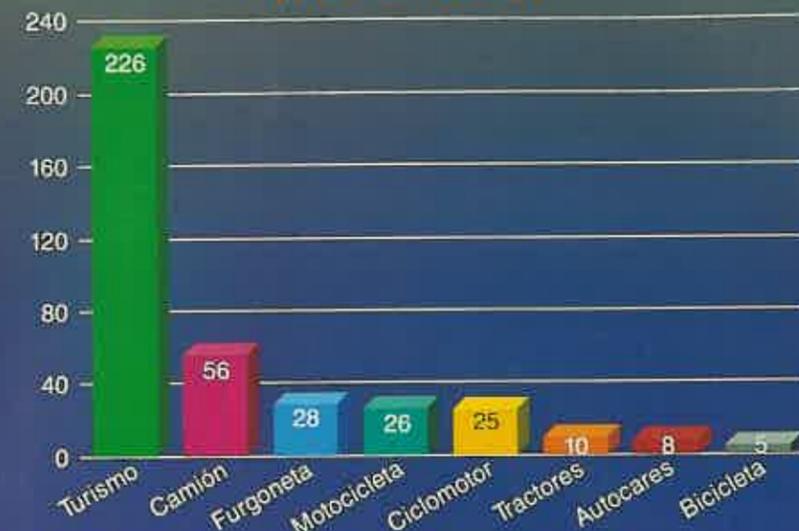
A las 3,30 horas del día 16, en el p.k. 358,25, término de Valladolid, un turismo vallisoletano se salió de la vía, volcando. Murió un pasajero, de 18 años, resultando heridos el conductor, de 21 años, y tres ocupantes más. No utilizaban cinturones. La causa, conducir bajo efectos del alcohol.

24 Granada. N-323.

Un turismo granadino se salió de la vía a causa, según el parte, de un exceso de velocidad en tramo curvo. Murió el conductor, de 24 años, y resultó he-

TODOS LOS VEHICULOS IMPLICADOS

Tipo de vehículo (*)



(*) Un total de 384 vehículos implicados en los 262 accidentes analizados

Como es lógico, en números absolutos la mayor accidentalidad se da entre los turismos. Ahora bien, no hay que perder de vista la creciente presencia de vehículos de dos ruedas, y en especial de ciclomotores. También destaca el número de vehículos agrícolas implicados en siniestros con víctimas mortales.

rida una pasajera, de 24. No utilizaban cinturones y el siniestro ocurrió a las 4,10 horas del día 16 en el p.k. 124, en el término de Peligros.

25 Barcelona. Local B-V-6001.

A las 18,15 horas del día 16, en Malgrat de Mar, un autobús de Barcelona colisionó frontalmente con un ciclomotor, cuyo conductor, de 15 años, murió. La causa, la incorporación antirreglamentaria a la vía del ciclomotor.

26 Sevilla. A-4.

A las 19,50 horas del 16, en el p.k. 21, término de Palacios de Villafranca, un turismo de Sevilla se salió de la calzada, volcando y chocando con un árbol. Murieron dos pasajeros, de 7 y 6 años, resultando herido el conductor, de 37, y tres pasajeros más, de 11, 3 y 1 año. Utilizaban cinturones y se apuntó como causa una distracción del conductor.

27 Barcelona. N-152.

A las 20,00 horas del día 16, en el p.k. 32,4, término de Ametlla, un turismo de Castellón colisionó lateralmente con otro de Barcelona. Murieron el conductor del primero de ellos así como una pasajera. Utilizaban cinturones y la causa fue un adelantamiento antirreglamentario del castellanense.

28 La Coruña. C-1914.

Un turismo de Madrid colisionó frontalmente con otro de La Coruña. Murió el conductor del primero de

ellos, de 20 años, que según el parte invadió la izquierda de la calzada. Ocurrió a las 4,15 horas del día 17, en el término de Carballo.

29 Asturias. N-634.

A las 18,45 horas del día 18, en el p.k. 99, municipio de Llanes, una furgoneta de Oviedo se salió de la vía por el margen derecho, chocando con un edificio y atropellando a una peatona que resultó muerta. La causa, velocidad inadecuada y posible alcoholemia.

30 Toledo. N-401.

Día 20, a las 20,20, en el p.k. 60, Ollás del Rey. Una furgoneta de Madrid se salió de la calzada, margen derecho. Murieron el conductor, de 42 años, y un ocupante, de 26, más tres heridos graves. No utilizaban cinturones y se achaca a distracción del conductor.

31 Burgos. N-I.

A las 17,45 horas del día 21, p.k. 230, municipio de Saldaña, un turismo de Burgos chocó de frente con un ca-

Sigue siendo muy bajo el uso de cinturones de seguridad y cascos, sin embargo aumenta el índice de ocupación de los vehículos.

mión de Segovia. Murieron el conductor burgalés, de 64 años, y dos pasajeros de 62 y 2 años. Utilizaban cinturones y la causa se achaca a adelantamiento antirreglamentario del camión.

32 Murcia. C-330.

A las 1,15 horas del día 23, término de Cieza, un turismo murciano arrolló a un ciclomotor, cuyos dos ocupantes, de 17 y 16 años, murieron. La causa, una maniobra antirreglamentaria del conductor del ciclomotor.

33 Asturias. Camino Vecinal.

A las 5,15 horas del día 23, en Grandas de Salime, un turismo de Teruel se salió de la vía por el margen izquierdo, precipitándose por un desnivel. Murieron el conductor y un pasajero, ambos de 18 años, y grave otro pasajero, de 19. Utilizaban cinturones. La causa, velocidad inadecuada.

34 Barcelona. A-7.

Un turismo de Barcelona se salió de la calzada por la margen derecha chocando con poste metálico. Murió el conductor, de 18 años, y dos acompañantes, de 18 y 15. La causa, somnolencia del conductor. Ocurrió a las 6,30 horas, en el p.k. 159, término de Sant Cugat, del domingo día 23.

35 Madrid. N-II.

Día 23, a las 22,50 horas, p.k. 13, término de Madrid. Un turismo madrileño atropelló a dos peatones, de 23 y 26 años, que murieron. La causa, alco-

holemia positiva del conductor del turismo.

36 Burgos. C-6318.

A las 21,45 horas del día 25, p.k. 80, término de Quisicedo, un vehículo articulado atropelló a un peatón de dos años, que murió. La causa, irrupción antirreglamentaria del peatón en la calzada.

37 Valencia. N-340.

A las 6,25 horas del día 26, p.k. 149,

tó muerta. La causa, velocidad inadecuada en un tramo curvo.

39 Madrid. Local M-251.

A las 20,20 horas del día 27, en el p.k. 9,5, término de Nuevo Baztán, un turismo de Madrid colisionó de frente con otro turismo del mismo distintivo. Murió una pasajera de 18 años del último vehículo, que había invadido la izquierda de la calzada. En este mismo coche viajaban cuatro personas más, de 18, 17, 17 y 16 años, que resultaron heridos graves.

municipio de Montoro, un turismo conducido por un súbdito marroquí, de 49 años, que resultó muerto, chocó frontalmente con un turismo de Córdoba, en el que murió su conductor, de 35 años, y dos pasajeros heridos graves. La causa, una distracción del marroquí.

42 Alicante. N-332.

Una motocicleta matrícula de Tarragona colisionó de frente con un turismo de Murcia. Murieron el conductor

frente con un turismo de Madrid. Su conductor, herido leve. La causa, invasión de la calzada izquierda por la motocicleta.

44 Valencia. A-7.

A las 11,45 horas del día 29, p.k. 587, término de Oliva, un turismo de matrícula francesa se salió de la calzada, chocando con un talud de tierra. Murieron dos pasajeros, de 49 y 21 años, resultando heridos graves el conductor, de 49, y dos usuarios, de 10 y 27 años, todos ellos súbditos argelinos.

sión de la calzada izquierda por el vehículo bilbaíno.

46 Toledo. N-401.

A las 7,15 horas del día 30, p.k. 36, término de Illescas, un turismo de Madrid chocó frontal-lateralmente con otro también de Madrid. En el primero resultaron heridos sus cuatro ocupantes, de 26, 20, 20 y 18 años y en el segundo murió una pasajera de 10 años, así como tres heridos más. La causa, invasión de la izquierda de la

camión. Murieron tres pasajeros del turismo, de 63 años, 27 años y 20 meses, y hubo tres heridos graves. La causa, invasión de la izquierda de la calzada por el turismo helvético.

49 Granada. N-342.

A las 7,50 horas del día 1 de agosto, p.k. 460, término de Pinos Puente, un turismo de Madrid se salió de la vía por el margen izquierdo, chocando con un talud. Murieron la conductora, de 59 años, y un pasajero, de 58. La causa fue la somnolencia de la conductora.

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

término de Albaida, una furgoneta de Valencia colisionó de frente con un camión. Murió el conductor de la furgoneta, de 47 años, y un pasajero, de 26. Hubo tres heridos más. La causa, invasión de la calzada izquierda por la furgoneta.

38 Cádiz. Local CA-332.

En el p.k. 2, término de Algeciras, a las 3,30 horas del día 27, un turismo de Cádiz se salió de la calzada, margen derecho. Una pasajera, de 21 años, resul-

40 Navarra. N-I.

A las 4,45 horas del día 28, p.k. 393, término de Olazagutia, un turismo portugués chocó frontalmente con un turismo de Madrid. En el primero murieron el conductor y una pasajera, resultando heridos otro usuario y el conductor del segundo vehículo. Este fue el causante del siniestro al no respetar una señal de stop.

41 Córdoba. N-IV.

A las 0,15 horas del día 29, p.k. 359,

y el pasajero del primer vehículo, ambos de 26 años, y una pasajera del turismo, cuyo conductor resultó grave. La causa, invasión de la izquierda de la calzada por la motocicleta. Ocurrió a las 2,15 horas, en el p.k. 45,8, término de Orihuela.

43 Madrid. C-501.

A las 4,10 del día 29, p.k. 6,5, término de Villaviciosa de Odón, una motocicleta de Madrid, cuyo conductor, de 29 años, sin casco, murió, chocó de

La causa, según el parte de los agentes de Tráfico, fue la distracción del conductor.

45 Salamanca. N-620.

El día 30 de julio, a las 7,00 horas, p.k. 305, término de Sancti Spiritu, un turismo de Bilbao colisionó frontalmente con un turismo francés. En el primer vehículo murieron el conductor, de 30 años, y dos ocupantes, de 29 y 10 años. Otro usuario, de 6 años, resultó grave. En el segundo vehículo hubo cinco heridos graves. La causa, inva-

calzada en curva del primer turismo citado, por velocidad inadecuada.

47 Alicante. Local A-P-1324.

A las 8,00 horas del día 30, p.k. 9,5, término de Denia, un turismo de Valencia atropelló a un peatón de 47 años, que murió. La causa, conducir bajo el efecto de bebidas alcohólicas.

48 La Coruña. N-547.

A las 19,30 horas del día 31, p.k. 43, término de Mellid, un turismo de matrícula suiza chocó frontalmente con un

50 Badajoz. N-630.

A las 17,50 horas del primero de agosto, p.k. 615, término de Mérida, un turismo-taxi de Badajoz chocó frontalmente con un turismo de Madrid. Murieron cinco de sus ocupantes, y se contabilizaron seis heridos más, todos ellos de gravedad. La causa, falta de visibilidad debido a intensa lluvia y remolino de tierra.

Raúl R. Sáez
Gráficos: Techne.

VIII COPA DEL REY

LA PASADA DE LOS MAXI

LA Copa del Rey — Trofeo Aguabrava — en esta su octava edición, se ha consolidado como la más atractiva e interesante regata de cruceros del Mediterráneo. A pesar de coincidir en fechas con la Admirals Cup, prueba británica con mucha tradición e importancia, más de un centenar de barcos, con muy buen nivel técnico, se han dado cita en aguas de la Bahía de Palma en la primera semana de agosto. Entre las categorías

admitidas destacaban las flotas de «maxi» y «tres cuartos». Los primeros, además, disputaban la primera prueba puntuable para su exclusivo Campeonato del Mundo. Los «maxi» son los mayores barcos de regatas que se pueden construir con la actual fórmula de medición, el IOR. Son barcos de veinticinco metros de eslora total y algo más de seis de manga máxima, cerca de treinta y cinco toneladas de desplazamiento y más de tres-



Sobre estas líneas, el Britón, patrónado por S. M., el Rey. Debajo, el «una tonelada» Brava, del Armador Italiano Pasquale Lombardi, ganador de esta octava edición de la Copa del Rey. En la grande, dos máxas, suman una balza junto a tres, una tonelada y un clase A.



Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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.
BMW 323 i full equip, A.A., llantas, impecable, 1.600.000 ptas. Garantía 6 meses.

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

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

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

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

DEPORTIVO Porsche 911 Targa, cuero, asientos eléctricos calefactables, llantas, spoiles, elevallas, 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 653 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-535 i, 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 elevallas, 43.000 km., moderno, 2.650.000 total, 49.000 mensual. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel. 256 62 22.

MASTER Car, Volvo 760 GLE, todos extras, cuero nuevo 3.475.000 total. Facilidades, garantía 1 año piezas, mano obra toda España. 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 equip. 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 Turbo diesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Tel. (91) 243 16 46. Andrés Gascón.
BMW M6, año 1985, un dueño, 66.000 km, full equipo, aire, ABS, cuero búfalo,

etcétera. Catellón. 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 elevallas, 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 Turbo diesel o similar, no trataré con compraventas o extranjeros. Tel. (91) 243 16 46. Andrés Gascón.
RANGE Rover, todo terreno, gasolina, 1.150.000 ptas. Tel. 473 86 31, noches.



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)

CLASS SPORT AUTO

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

* LLANTAS
 * SPOILERS
 * REJILLAS, FAROS

AERODINAMICA

* ASIENTOS
 * VOLANTES RACING
 * LIBROS Y VIDEOS

COMPLEMENTOS

* ARCOS SEGURIDAD
 * SUSPENSIONES
 * 4x4 ACCESORIOS

ACCESORIOS COMPETICION

KERNEL
 VIMESA
 OMP
 BELL
 MOMO
 BELL

Envíos a toda España contra reembolso.

R-5 GTL, M-DG, verde metalizado, toda prueba. Teléfono: 676 08 33, noches.
ALFA Romeo 1.5 TI, negro, 30.000 kms., impecable, M-IG, 1.200.000. Tel.: (91) 535 26 36 y 275 10 57, comercial.
VENDO recambios Seat 850 Spider, asientos, cristales, cerraduras, motor, volante, capota. Tel.: (942) 66 08 18.
190 E, año 88, techo, radio cassette, espejos, cerradura, ABS, metalizado, 2.800.000, (91) 711 94 02, horas comida.

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.

AUDI 80
 Rojo, 87, aire acondicionado, radio, super, alarma, pocos km., siempre garaje, toda prueba, 2.250.000 pesetas. Tel. (91) 803 16 85. Noches.

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

VENDO BMW, M-3, año 88, full equip, como nuevo, 6.000.000 ptas. Tel.: (96) 240 05 90.
RENAULT 21 GTD, vendo particular, 28.000 kms., como nuevo. Tel.: (91) 691 42 59. Precio 1.600.000 ptas.



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

PINTO
 MADRID
 Ctra. ANDALUCIA
 km 20
 km 5
 S. Martín de la Vega

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

¡ANUNCIASE HOY!

Enviar a

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

ENVIENOS 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 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.

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

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

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

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma:

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- TOYOTA SUPRA. Full equip 5.669.000
- TOYOTA SUPRA TARGA. Full equip 5.985.000
- TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equip 4.089.000
- TOYOTA CAMRY 2.0 GLI 16V. 3.095.000
- TOYOTA LAND CRUISER L J70.
Turbo D, kit cromados, elevallunas eléc. 3.375.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.



- TOYOTA
- MITSUBISHI

¡¡AHORRESE HASTA UN MILLON DE PESETAS!

1 AÑO GARANTIA

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

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE
Teléfono: (96) 352 26 18

PARTICULAR vende Plymouth Fury, año 1963, precio convenir, José Sela. Tel.: (985) 50 01 03.
VENDO Opel Corsa 1300 TR. 650.000 pesetas. Tel.: (93) 783 70 81.
VENDO Wartburg Trans, B-HL, 3 años.

Tel.: (93) 848 06 03, de 10 a 11 horas.
PARTICULAR vende BMW 324 d, extras, a matricular, año 86, tel.: (965) 85 47 69, martes a sábados.
PARTICULAR vende Toyota Supra 2.8i, blanco, año 83, 75.000 kms., radio cassette Pioneer, estado impecable, A-BC, tel.: (965) 70 04 66, noches, 2.500.000 ptas.
KARTS nuevos y usados, accesorios y recambios Masalles. Tel.: (93) 692 18 24.
VENDO Humber Sceptre 1.7, año

1965, 800.000 ptas. (96) 155 89 15.
PARTICULAR vende Lancia Delta HF, 4WD, año 87, rojo impecable, extras. Tel.: (981) 24 81 55. Horas oficina, Sta. Isabel.
OPEL Corsa TR 1.25, M-GJ, 625.000. Tel.: (91) 270 11 18.

PARTICULAR VENDE
RENAULT 21 TXE NEVADA
5 PLAZAS, AIRE ACONDICIONADO, ABRIL 88, 12.000 KM. ALARMA Y RADIO. 2.000.000.
LO VENDO O CAMBIO POR COCHE MAS PEQUEÑO: VOLVO 360, BMW SERIE 3, CON SEMIPANTAS CARACTERISTICAS. TEL. (91) 581 12 41. (DE 8 A 15 HORAS). JESUS.

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

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

PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES
Stock permanente de más de 100 vehículos

Llámenos a nuestras oficinas en Madrid.
Tel.: (91) 314 05 36 ó 314 13 63. Télex: 27245.
Fax: (91) 314 03 31.

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

OFERTAS DEL MES DE AGOSTO

Modelo	Velocidades	Precio
190 E	84	1.950.000 ptas.
190 D	11/86	2.975.000 ptas.
230 E	84	2.025.000 ptas.
300 D	86	2.975.000 ptas.
628 CSI Coupé	84	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	1.250.000 ptas.

BMW
Full Equip 2.825.000 ptas.
AUDI
5 velocidades 1.250.000 ptas.

IMPORTANT!
TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

SI PIENSA EN LANCIA



BRAVOMOTOR

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 27B. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

Red Credit Ford Leasing

Ford

SU SERVICIO EN ARGÜELLES

Blasco de Garay, 37

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

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Lancia Y 10 Fire	87	21.000	745.000	Ford Escort RS Turbo ABS	87	23.000	1.475.000
Mercedes 260 E Automático	86	45.000	3.900.000	Ford Escort 1.6 Ghia	86	28.000	1.050.000
Austin Montego 2.0 E.	86	13.000	1.650.000	Ford Escort 1.4 GL	87	10.000	1.085.000
Mini Moke	88	7.000	745.000	Citroën C 15 Diesel	86	30.000	785.000
Volkswagen Golf GTI A.A.	86	45.000	1.650.000	Citroën BX Familiar Diesel	87	19.000	1.450.000
Volkswagen S. 2.0 5 cil. A.A.	84	53.000	1.050.000	Citroën BX GTI A.A.	87	15.000	1.550.000
Volkswagen Passat 1.8 CL	86	31.000	1.375.000	Citroën BX Caribe	86	50.000	875.000
Volkswagen Polo Classic	85	40.000	1.150.000	Citroën AX GT	88	15.000	1.075.000
Alfa Romeo Evoluzione	85	35.000	635.000	Talbot Solara Escorial D	86	48.000	675.000
Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	15.000	2.200.000	Ford Fiesta 1.1	89	3.000	825.000
Alfa Romeo 33 1.5 T.I.	87	20.000	1.375.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	16.000	745.000
Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	87	16.000	1.250.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	15.000	795.000
Ford Sierra 2.0 GL	83	55.000	1.100.000	Peugeot 505 Fam. 7 p. A.A.	83	60.000	1.420.000
Ford Scorpio 2.8 G. I. F. E. ABS	83	51.000	1.000.000	Peugeot 205 XR	85	41.000	745.000
Ford Orion 1.6 Ghia RS	85	43.000	1.075.000	Peugeot 205 XLD	87	12.000	980.000
Ford Orion 1.6 Ghia Diesel	86	12.000	1.325.000	Peugeot 205 GLD	88	19.000	1.100.000
Ford Orion 1.6 Ghia I.	89	20.000	1.100.000	Opel Kadett 1.3 GB	87	21.000	1.175.000
Ford Orion 1.6 Ghia	87	14.000	1.275.000	Opel Rekord 2.0 E A.A.	83	45.000	1.225.000
Ford Escort Diesel	85	36.000	795.000	Opel Senator 3.0 E Full Equip	82	75.000	1.100.000
	88	16.000	1.075.000	Opel Corsa 1.5 Turbo Diesel	89	15.000	1.175.000

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

AUTOMOVILES IMPORTACION

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tels.: (91) 256 62 21 y 564 30 65. C/ Víctor de la Serna, 4-10 (S. Bernabé). Tel. (91) 563 36 21. Fax: 256 63 82.

- Volvo 760 GLE Antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos c/g, etc. Seminuevo. 3.475.000
- Mercedes 300 E. 87. antracita, aire, ABS, llantas, elev., C/C, etc. 4.350.000
- Mercedes 230 E. Aut., manuales, aire, techo, elev., llantas, elev. C/C, 3 rep., etc. 3.650.000
- Audi 200 T. 85. azul oscuro antracita, climatizado, C/C, 4 elev., ABS, llantas, etc. 2.650.000
- Audi 200 T. 4x4. 86. metálico, climatizado, ABS, llantas, C/C, 4 elev., etc. 3.250.000
- Mercedes 200 Diesel. 86. ABS, C/C, llantas, varios. 3.150.000
- BMW 735i. Cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev., C/C, 2 Beofer. 3.675.000
- Merceda 190 D. 87/88. Muchos extras. Varios. 2.780.000
- BMW M-535i. 86. aire, ABS, C/C, llantas, etc. 2.975.000
- BMW 635 GSI. Aire, llantas, cuero, elevallunas, etc. 2.975.000
- BMW 318i. 85. muchos extras, serie moderna. 1.650.000
- BMW 320i. 85. muchos extras. 1.975.000
- Porsche 924 Targa. Muchos extras. 1.800.000
- Porsche 911 Targa. cuero, asientos eléctricos, calefactables, llantas, spoiler, etc., motor nuevo cero km. 3.975.000

Precio:
OPORTUNIDADES: Deportivos Mercedes 350 SLG, 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.

EMPRESA RECOMENDADA



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 Assit.).
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroen: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.
- Lancia: (91) 450 13 50.
- Fiat: (91) 450 11 50.

OMEGA IMPERFECTO

COMO suelo viajar con frecuencia, aunque más en avión que en automóvil, y mis desplazamientos suelen ser largos por motivos

Cuéntenos su caso

profesionales, pensé en adquirir un vehículo que me permitiera llegar a mi punto de destino más o menos descansado. Fue entonces, en el verano de 1987, cuando me decidí por un Opel Omega 2.0 i C.D.

Durante el periodo de garantía, tuvo el automóvil de todo un poco, ruidos, vibraciones en la dirección, avería del aire acondicionado y del cierre centralizado, en fin, de todo un poco, lo cual fue subsanando en el concesionario de la marca cuyo nombre es SEVICAR, S.A., en Sevilla, sin demasiada fortuna, pues las averías fueron apareciendo de nuevo.

En julio de 1988 se acabó la garantía (20.000 km) y entonces empiezan serios problemas en el automóvil. Noviembre/88 (23.000 km), sustitución inyector de gasolina y reparación del cierre centralizado (reparado en garantía). Enero/89 (25.160 km), sustitución de los amortiguadores traseros y reparación de vibraciones en dirección, que sigue igual (reparado en garantía). Mayo/89 (29.011 km), sustitución de manguitos de gasolina del depósito de la bomba de inyección. (Por fortuna me di cuenta de la

avería, pues podía salir ardiendo el coche). Mayo/89 (29.600 km), sustitución del tubo de escape intermedio y reparación del aire acondicionado por fuga en el circuito (reparado en garantía).

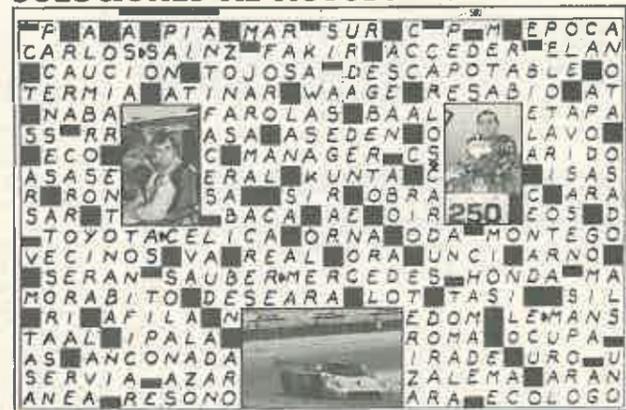
Bueno, no me extendo más, creo que es suficiente para valorar qué tipo de automóvil y qué control de calidad de mano de obra y materiales, tienen los Opel Omega 2.0 i C.D.

Intenté dialogar personalmente con un responsable de General Motors, aprovechando su visita a Sevilla, lo cual me fue imposible, pues se me dijo que dicho señor

solamente revisa piezas y vehículos, no atiende a clientes de la marca. Después de esta intentona, llamé a General Motors en Madrid y les comuniqué mis problemas, a lo cual me respondieron que el coche está fuera de garantía. Creo sinceramente que no sólo se trata de vender automóviles, sino de no desprestigiar la marca que se está vendiendo y actualmente en Sevilla General Motors está desbordada debido a que sus concesionarios están desfasados en infraestructuras y tecnologías.

A. Rodríguez
Sevilla

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



CRITICA DE TIENDAS

MOTOR RONDA IMPORTAR LO MEJOR

DESDE que se inauguró en 1978, Motor Ronda ha estado especializado en la comercialización de vehículos de segunda mano. Una especialización que lo ha conducido hasta el floreciente negocio de las importaciones, pero en el que Motor Ronda ha conseguido hacerse un hueco a base de ofrecer a sus clientes la mejor calidad posible dentro de unos precios contenidos.

La superficie de la exposición no es muy amplia, 200 metros cuadrados, pero en su interior tienen cabida entre doce y catorce automóviles, todos ellos pertenecientes a primeras marcas. Modelos de BMW, Merce-



des o Porsche se pueden contemplar sin problemas en esta exposición.

Las entregas de estos automóviles suelen realizarse de manera inmediata, siempre y cuando el coche se pague al contado. Si la operación necesita financiarse, entonces este periodo puede dilatarse dos días.

El servicio de Motor Ronda está situado en la calle Clara del Rey, 39-41. En este taller hay toda la ma-

quinaria necesaria así como sección de electricidad. La única sección que no tiene cabida en estas instalaciones es la de chapa y pintura, pero Motor Ronda tiene concertadas las reparaciones de este tipo con varios talleres especializados.

Otra de las posibilidades que ofrece Motor Ronda a sus clientes es la de importar bajo pedido un determinado modelo, una posibilidad que se está poniendo de

moda entre los profesionales dedicados a la importación de automóviles centro-europeos.

Las posibilidades de financiar cualquiera de los modelos que comercializa Motor Ronda son muy amplias, ya que trabajan con bancos como el Hispano, City Bank, Pastor, BNP, etc. En materia de seguros, la mayoría de las pólizas se tramitan con Mapfre, Dapa o Pelayo. En ambos casos se admite la que aporte el cliente. Motor Ronda está situada en la calle Antonio López, 90, de Madrid, y su teléfono es el (91) 469 50 77.

Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición, 9; vendedores, 8,5; taller, 8; financiaciones, 8.

GRAN AUTO 16

ANO I • NUM. 6 • AGOSTO 1989 • 475 PTAS

PRUEBA EXCLUSIVA BMW Z1 EN ESPAÑA

Los coches más locos del mundo



PROBADO EN ESPAÑA

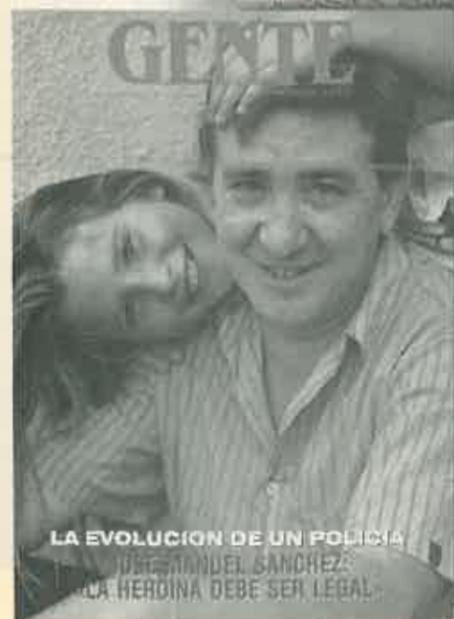
No se pierda el próximo número de Gran Auto 16. El BMW Z1 ha sido probado en España por nuestros especialistas. Disfrute con el CADILLAC ALLANTE, la gama del ROVER 800, y el MITSUBISHI L300. Además, escriben Luis Carandell y Almudena Grandes. Conozca a Jay Ohrberg, creador de los coches más locos del 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.

Este domingo lleve gente a casa.

Gente de actualidad.
Importante. Que triunfa.
Bien informada y con futuro.
GENTE DEL FIN DE SEMANA.

La revista de más actualidad
que regala Diario 16 cada
domingo.

Además lea en los suplementos
de Diario 16 de los domingos,
el Dossier de la semana con
temas monográficos de interés
y todo sobre el mundo del
automóvil, el hogar, los
negocios y las ofertas de
empleo.



Diario 16
Cada día más cerca.

DEPORTE

GRAN PREMIO DE SUECIA

CRIVILLE ACRIBILLA



Pese a su juventud, Alex Criville es un piloto calculador y frío. La estrategia que utilizó en Suecia le dio la victoria y el liderazgo del Mundial.



El Gran Premio de Suecia ha constituido un paso de gigante para Alex Criville, que de este modo se ha convertido en el máximo aspirante al título del octavo de litro. Gianola se ha derrotado a sí mismo una vez más, mientras que el de Seva ha batido en toda línea al resto de

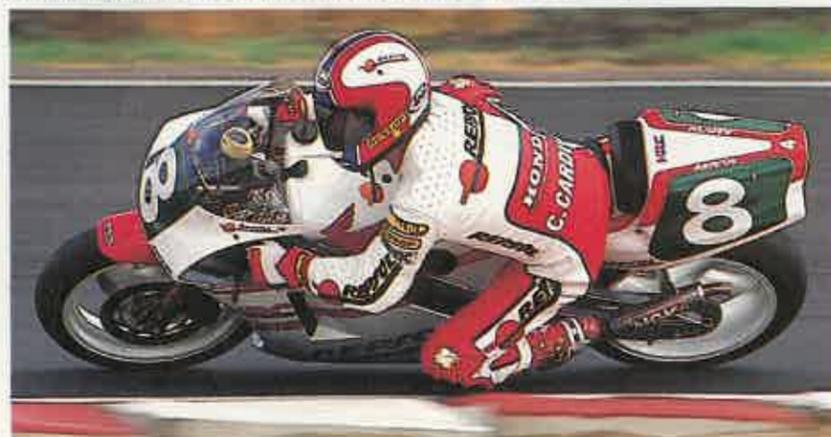
rivales, encabezados por Hans Spaan. Por su parte, Sito Pons ha vuelto a demostrar quién es el rey del cuarto de litro y que el haberse proclamado Campeón hace siete días en Donington no le ha hecho perder un ápice de sus ganas. Más duro está el Subcampeonato para Cardús, mientras que para Garri-

ga la temporada no se endereza ni a la de tres. Por fin, Eddie Lawson, ha logrado despegarse de Wayne Rainey en su pugna por el ceño del medio litro. Ello ha sido en base, como en el caso de Criville, al efecto conjunto de su buena actuación y los errores ajenos. Ya desde los entrenamientos Alex

Crivillé había mostrado sus intenciones, puesto que tanta tras tanta exhibía su superioridad. Al ponerse verde el semáforo era el holandés el más rápido, pero Gianola y Crivillé se le pegaban a los talones con Takada y «Aspar» un suspiro más atrás. Estos serían los protagonistas de la carrera, los que eclipsarían al resto de perseguidores. Gianola y Spaan se beneficiaban en la larga recta de la superior velocidad punta de sus monturas y ahí superaban al piloto de JJ-Cobas, que sin embargo en los virajes recuperaba a fuerza de valor y habilidad y empleando a fondo las superiores virtudes de estabilidad de su moto. En la tercera vuelta se produciría el acontecimiento clave de la carrera. A final de la citada recta Gianola se iba por los suelos al derraparle el neumático delantero. Del lance salía indemne pero ahí, una vez más, ponía de manifiesto que si ha perdido el Campeonato ha sido más por causa de sus reiterados errores que por otra razón. Desde ese momento la lucha era asunto de Crivillé y Spaan a los que se unían «Aspar» y Takada. El alcireño, en su afán por ganar una carrera, llegaba a la cabeza de este pelotón pero pronto debería ceder ante el empuje del de Seva que, metro a metro iba construyéndose una ventaja que sería definitiva. La lucha primero entre los cuatro pilotos y luego, una vez escapado Crivillé, entre los tres restantes fue épica puesto que todos aspiraban a lograr el mejor resultado posible. De ellos sería «Aspar» el que cedería terreno, ya que su suspensión trasera perdía eficacia y al comenzar a rebotarle la moto se daba algunos sustos que le hicieron perder



Sito, ya campeón, luchó y ganó. Con ésta son siete sus victorias en lo que va de año.



Carlos Cardús tiene más difícil el subcampeonato. La caída en Inglaterra y el cuarto puesto de Suecia, se lo han puesto cuesta arriba

ANDERSTORP EN BREVE

- Sabido es que los pilotos no querían acudir al circuito sueco si en éste no se realizaban los trabajos por ellos exigidos. Los organizadores asfaltaron toda la pista y se estrenaron nuevos paddock y sala de prensa.
- Pese a los esfuerzos de los suecos el año próximo esta carrera puede «caerse» del calendario pues sigue siendo la peor de todas —junto con Laguna Seca, pero ahí el dólar manda—. Los pilotos quieren catorce pruebas, la FIM dice dieciséis con lo que el acuerdo podría ser de quince, sacrificando Suecia.
- Bernie Ecclestone ha salvado el Gran Premio de Brasil cuyos costos no podía afrontar el organizador. Para ello el «patrón» ha impuesto sus condiciones: quería correr en Jacarepagua pero los pilotos exigían asfalto nuevo. Así que este año se mantiene Goiania y en 1990 se va a Río, que deberá ser, pues, reasfaltado.
- Alex Crivillé encontró a faltar algo muy importante en el podio: No toca-

ron el himno español. El de Seva no sabía qué hacer y al final, se apeó del «cajón» sin haber tenido derecho al protocolario acto. Cuando fue el turno de Sito el problema se solventó.

- Otra de las carencias de este circuito es que sigue sin vía de servicio y así las ambulancias debieron circular en varias ocasiones por la pista con el consiguiente peligro.
- Hay tensiones entre «Aspar» y Derbi. En Mollet recuerdan públicamente al de Alcira que aún le queda un año de contrato con ellos. En Checoslovaquia el piloto, que ahora promete ayudar a Champi, piensa desvelar sus planes para 1990 que contemplan su pase a 250, presumiblemente con una Honda de Pileri Corse.
- Sito Pons trató después de la carrera con los responsables de HRC para disponer en Checoslovaquia y Brasil de la Honda 500 c.c. del lesionado Michael Doohang. Para aceptar, el español exige la garantía de que el próximo año tendrá una 500.

toda opción a subir al podio. Así las vueltas finales eran un puro trámite para Crivillé mientras que Spaan debía defenderse de los ataques de Takada hasta el último instante. Brillante vencedor, el joven español ve ahora la consecución del título con cierta confianza puesto que ha obtenido un margen de once puntos sobre el holandés y dieciocho sobre Gianola lo que le va a per-



Gianola se fue por los suelos.



Lawson salió decidido a sumar puntos para el Mundial.



Gardner obtuvo al final el tercer puesto en 500 centímetros cúbicos. Está muy recuperado de su lesión y prueba nuevas soluciones para Honda

mitir correr en Checoslovaquia controlando a sus rivales: «Sí, ahora el título se presenta muy bien y si no pasa nada en Checoslovaquia tengo muchas posibilidades de lograrlo; aquí las cosas han ido mejor de lo que esperaba y estoy muy satisfecho».

Por segunda vez en su carrera deportiva Carlos Cardús salía en la «pole-position» tras haber sabido aprovechar la única sesión de entrenamientos disputada en seco. En la arrancada eran sin embargo Honma y Wimmer quienes se escapaban de Cardús, Sito, Roth y Alberto Puig que había salido como una flecha. El piloto de Tiana no estaba dispuesto a dejarlos partir y así en la segunda vuelta, en una frenada magistral, superaba de una tacada a sus dos rivales mientras que Roth y Sito harían lo propio poco después. En la salida un piloto había quedado rezagado: Garriga, que cerraba el pelotón: «Puesto que este año no salía muy bien, aquí estuve entrenando salidas y ha sido peor. El carburador ha hecho un ahogo y la moto casi se ha parado», explicaba un decepcionadísimo Garriga que se veía obligado a hacer una vez más una carrera de recuperación: llegaría hasta

el décimo puesto al final de la carrera. En cabeza no se dormían y así Roth superaba a Cardús mientras que Sito también los contactaba y unos metros más atrás venían Cornú, Honma y Wimmer al tiempo que Puig iba perdiendo el beneficio de su excelente salida y cuando era decimosegundo debía abandonar al gripar su moto: al parecer una piedra había sido engullida por



C. Sarron, el europeo más rápido.

el carburador. Cuando Cardús quiso volver a recuperar el liderato cometió el error que pudo costarle no terminar la carrera: superó limpiamente a Roth, pero debió abrir tanto la trayectoria a la salida del viraje que tanto el germano como Sito lo sobrepasaron. Poco después, en la décima vuelta, Sito tomaba la cabeza de carrera. Ya no la abandonaría y así se anotaba su séptima victoria del año, mientras que a poco del final Cardús también era superado por Cornú, con lo cual para el de Tiana el subcampeonato es algo bastante alejado de sus posibilidades. Para Sito, que había salido a ganar, la victoria era bienvenida: «Estoy contento, tenía miedo a relajarme pero he cogido el buen ritmo y he podido imponerme» manifestaba satisfecho.

La carrera del medio litro no resultó lo espectacular que se esperaba. Si primero el «pole-man» Rainey se destacó de Lawson, Schwantz, Sarron y Magee, estos hombres pese a rodar juntos no intercambiaron posiciones. El primero en desaparecer era Schwantz, abandonado una vez más por la mecánica. La remontada de Lawson sobre el líder daría emoción a la carrera pero en el decimocuarto giro aquél lograba su propósito. A partir de ese instante rodarían juntos los dos americanos y Sarron hasta que a dos vueltas del final Rainey perdía adherencia en la rueda trasera y saltaba por los aires escupido por su moto. De ese modo Lawson logró vencer sin problemas y alzarse líder del Mundial mientras que eran Sarron y Gardner quienes le acompañaban en el podio.

J. L. Aznar

CLASIFICACIONES

- 125 c.c. 1.º Alex Crivillé (JJ Cobas), 39.56.09. 2.º Hans Spaan (Honda), a 2.77. 3.º Kohji Takada (Honda), a 3.01. 4.º Jorge Martínez (Derbi), a 3.25. 5.º Fausto Gresini (Aprilia), a 3.94.
- 250 c.c. 1.º Sito Pons (Honda), 40.37.68. 2.º Reinhold Roth (Honda), a 1.65. 3.º Jacques Cornu (Honda), a 2.14. 4.º Carlos Cardús (Honda), a 3.83. 5.º Luca Cadalora (Yamaha), a 9.57.
- 500 c.c. 1.º Eddie Lawson (Honda), 46.31.95. 2.º Christian Sarron (Yamaha), a 5.65. 3.º Wayne Gardner (Honda), a 25.03. 4.º Niall McKenzie (Yamaha), a 31.63. 5.º Kevin Magee (Yamaha), a 51.55.

ASI VA EL MUNDIAL

- 125 c.c. 1.º Alex Crivillé, 146 puntos. 2.º Hans Spaan, 135. 3.º Ezio Gianola, 128. 4.º Fausto Gresini, 100. 5.º Hisashi Unemoto, 93.
- 250 c.c. 1.º Sito Pons, 236 puntos. 2.º Jacques Cornu, 165. 3.º Reinhold Roth, 160. 4.º Carlos Cardús, 143. 5.º Jean Philippe Ruggia, 110.
- 500 c.c. 1.º Eddie Lawson, 194 puntos. 2.º Wayne Rainey, 180,5. 3.º Christian Sarron, 144,5. 4.º Kevin Schwantz, 122,5. 5.º Kevin Magee, 119,5.



Mañana,
cuando despierte,
despierte a la in-
formación. EN VEINTE
MINUTOS.

toda la información de todas partes. DE AQUI Y DE ALLA.
DE DENTRO Y FUERA. Una visión

rápida y objetiva. DE LO QUE ESTA PASANDO
Y DE LO QUE VA A PASAR. *Infórmese*

en serio. EN DIEZ
MINUTOS, la información de aquí mismo.

Para que antes de salir de casa esté al cabo
de la calle. *Infórmese en SER.* Y ASI SUCESIVAMENTE,
SIN PARAR, DE SEIS A NUEVE,

todas las mañanas. Dirige Luis Rodríguez

Olivares. **MATINAL SER,**

Información de 1ª



PARA QUE NO LE TENGAN QUE CONTAR
LO QUE ESTA MAÑANA CONTO LA RADIO.

en la 1ª cadena de radio.



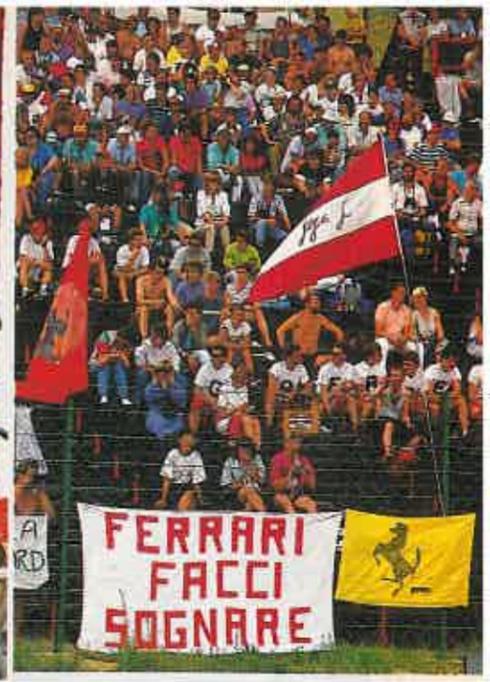
LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS



Gigi Corbetta

Enviado especial

PARA Ferrari no ha podido haber un éxito más rotundo ni un preludio más desastroso. La victoria de Nigel Mansell sobre Ayrton Senna y Alain Prost no ha sido una simple lucha entre pilotos rivales, sino que, por primera vez, desde el regreso a los motores atmosféricos, la tecnología europea ha prevalecido sobre la hegemonía del binomio anglo-nipón. La victoria de Mansell en el Gran Premio de Brasil se vio favorecida por los problemas mecánicos de Prost y Senna; eso mismo ocurrió en Montreal, cuando Thierry Boutsen subió al podio. En esta ocasión, el Ferrari 640 se ha impuesto sobre los McLa-



GRAN PREMIO DE HUNGRÍA
MANSELL: LA ESTRELLA ROJA



La superioridad del binomio Ferrari-Mansell fue aplastante y la victoria, más que merecida.



Una vez más, Thierry Boutsen se encontró con un resultado aceptable sin haber luchado en absoluto.

ren, logrando una victoria sin paliativos y demostrando así la validez del proyecto de John Barnard, por cierto, en tela de juicio.

El triunfo de Mansell se ha visto enmarcado por una carrera tan emocionante como desde hace tiempo no se veía en la Fórmula 1. El espectáculo, la lucha y la emoción estuvieron presentes durante todas y cada una de las setenta y siete vueltas que duró el Gran Premio, y todo fue tan apasionante como para hacer olvidar el sopor que últimamente rodeaba las carreras de la Fórmula reina.

A lo largo de los entrenamientos, los

Ferrari 640 no se adaptaban en absoluto al trazado de Hungaroring, hasta el extremo de que al finalizar la última sesión de clasificación Mansell dijo: «Mi coche es tan raro que con neumáticos de clasificación es un segundo más lento que con los de carrera; explicadme vosotros el porqué». Mientras tanto, Riccardo Patrese descubrió una repentina competitividad en su viejo Williams-Renault FW12C y se adjudicaba la «pole-position» con el increíble tiempo de 1.19.726, que, por otra parte, significaba la primera «pole» para el motor Renault V10-RS1. Por si esta bofetada moral no fuera suficiente, los pilotos de

Maranello veían delante de ellos en la parrilla de salida a Alex Caffi, que había logrado el tercer mejor tiempo, y a Senna, que después de haber hecho una vuelta «temeraria», se había clasificado segundo, a poco más de tres décimas de segundo de Patrese. Sin embargo, lo que hizo «perder los papeles» a Cesare Fiorio fue el tiempo de Mansell, que estaba en el decimosegundo lugar de la parrilla. «Nosotros estábamos preocupados con McLaren —dijo finalmente Fiorio—, y de pronto surgió el resultado de los Williams».

Por otra parte, el desconcierto reinaba también en el box de McLaren, en

vista de que los MP4/5 no se adaptaban a las exigencias del circuito. La brutalidad del motor Honda RA-109-E provocaba subviraje a la entrada de las curvas y sobreviraje a la salida. A su vez, Senna y Prost habían llegado a una misma conclusión sobre los reglajes de las suspensiones delanteras, que provocaban un deterioro muy acusado de los neumáticos traseros. La falta de la habitual competitividad de los McLaren les había llevado a perder la «pole-position», cosa que no sucedía desde el Gran Premio de Inglaterra de 1988.

En esta ocasión, Patrese vio más cerca que nunca la posibilidad de quitarse

la «espinas» de Montreal y subirse a lo más alto del podio, ya que Ferrari y McLaren estaban un poco «castigados». Una vez que vio la luz verde en el semáforo, emprendió una carrera a un ritmo que Senna intentaba aguantar sin la pretensión de adelantarlo. Durante las primeras vueltas, Caffi intentó en vano defender su tercera posición, pero de nada le valió obstaculizar a Prost desde la salida: paulatinamente fue perdiendo posiciones tras el acoso de Berger y Prost, sus seguidores, que sin querer le hicieron forzar excesivamente. Para el piloto de Dallara, su sueño de gloria se quedó en el séptimo lugar, de-



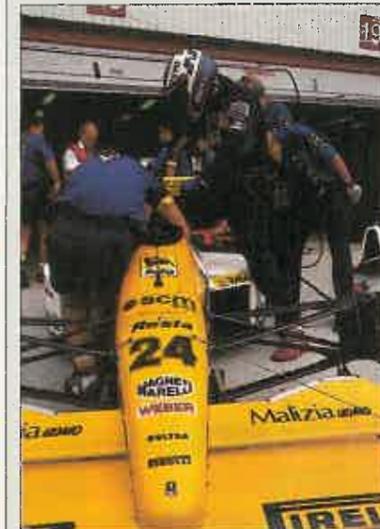
Nadie más que Riccardo Patrese se hubiese merecido la victoria. Su rival fue la fiabilidad mecánica.



Alain Prost se mostró conservador y se equivocó de estrategia. Tenía muy clara la inferioridad de su MP4/5.

SIEMPRE SIN SUERTE

UN sinfín de problemas eléctricos y de estabilidad no permitieron a Luis Pérez-Sala tener una actuación digna en el Hungaroring, circuito sobre el cual el pasado año logró el mejor resultado de la temporada. En un principio, a Luis le agradó la modificación practicada al trazado, aunque desde los primeros compases de los entrenamientos resultó imposible solucionar la tendencia del Minardi M189 a subvirar, que, por otra parte, es un problema que acusan todos los monoplasas de F-1 sobre el trazado del Hungaroring. Al margen de eso, la calidad de los neumáticos Pirelli resultó ser excelente, pero no suficiente como



para solucionar los múltiples problemas de estabilidad. A esto se sumó también un misterioso problema eléctrico que hacía raterar el motor en la segunda sesión de clasificación, sin permitir a Luis el poder mejorar el tiempo registrado el día anterior. Después de un minucioso análisis del cableado, se descubrió que existía un falso contacto en el manejo de conductos eléctricos que pasan por detrás del asiento.

En la primera vuelta de la carrera se formó un apilotonamiento, del que Luis salió airoso, pero con el grave inconveniente de haber dañado sus neumáticos. Al seguir rodando el problema se fue atenuando, y Luis logró remontar hasta la decimosegunda posición. Posteriormente, al cumplirse la vuelta decimonovena, se vio perjudicado por un choque causado por Stefano Modena que obligó al español al abandono de la carrera.



Por fin, Eddie Cheever logró puntuar de nuevo. Su posición fue el resultado de su gran perseverancia.

trás de Piquet, y con gran esfuerzo logró aguantar a Pirro, que desde la última posición remontó hasta la octava.

Al contrario que en los anteriores nueve grandes premios, los McLaren no lograban estar en las primeras posiciones y, gracias a la maestría de sus pilotos, conservaron sus puestos. Al llegar al ecuador de la carrera, Patrese conservaba el primer lugar, seguido por Senna a pocas décimas de segundo, sin que para el brasileño se perfilara la posibilidad de superarle, a pesar del gran esfuerzo que Senna hacía para paliar los defectos de comportamiento del MP4/5. Sin embargo, el acecho se vio

realizado al cumplirse la vuelta cincuenta y dos; de pronto, Patrese vio en el panel de mandos cómo el indicador de la temperatura del motor empezaba a subir progresivamente: un conductor del líquido refrigerante empezaba a tener una fuga, que dos vueltas más tarde le obligó a abandonar. Como de costumbre, parecía que los McLaren ocupaban de nuevo las dos primeras posiciones, como si se tratara de una profecía imborrable de la Fórmula 1, en la que Prost es la alternativa a Senna y Ferrari a McLaren. En esta ocasión, el asunto cambió de tercio y los coches rojiblancos vieron aparecer en sus retro-

visores la amenaza «roja» representada por Mansell, que a pesar de haber salido en decimosegundo lugar, fue remontando progresivamente, sacando a la luz una competitividad del Ferrari 640 que nadie hubiese podido vaticinar a priori. Lo inverosímil ocurrió en el instante en el que Senna se disponía a doblar a Johansson, momento en que Mansell, con una indiscutible decisión, adelantó a Senna por la izquierda: una maniobra magistral que seguramente le recordó al brasileño aquel increíble adelantamiento que le hizo Piquet en el Gran Premio de 1987. La suerte estaba echada, y nadie podría contestar al éxito de Mansell, que se dirigía hacia la victoria con una superioridad indiscutible. Por primera vez en la temporada, la mítica superioridad de los McLaren se había agrietado, y era un Ferrari 640 quien les ganaba con todas las de la ley. Por otra parte, una vez más el cambio traicionaba a Berger, que se retiró por décima vez en lo que va de temporada.

Estaba claro que las «cosas» en McLaren no tenían que salir bien, y buena prueba de ello fue la errónea maniobra de Prost al parar a cambiar neumáticos, operación que hizo suponiendo que Senna y Mansell harían lo propio. Sin embargo, perdió dos posiciones, de las que sólo pudo recuperar una, ya al final de la carrera. La superioridad de Mansell era tan manifiesta que el mismo Senna desistió de intentar darle alcance, y en la llegada les separaban casi veintiséis segundos.

Para Benetton, este Gran Premio no fue afortunado, ya que Nannini se re-

tiró en la vuelta cuarenta y siete con el cambio roto y Pirro terminó en octavo lugar, a una vuelta de Mansell.

Una actuación igualmente gris fue la de los Brabham. Sus pilotos, Modena y Brundle, definieron el BT55 como in-conducible y totalmente inestable y terminaron en decimoprimer y decimosegundo lugares, a casi dos vueltas del ganador.

Como es de suponer, no faltaron los accidentes, y en este caso fueron Nakajima y Warwick los que chocaron al adelantarse, con peor suerte para el japonés, que destruyó su coche. Los colores de Lotus se salvaron gracias a la habilidad de Piquet, que terminó en sexto lugar sin haber podido aguantar la remontada de Cheever, que desde el puesto decimosexto alcanzó la quinta posición.



Alex Caffi lo dio todo. Su Dallara no le permitió más.

El desastre volvió al seno de March. Los CG891 de Capelli y Gugelmin tuvieron un comportamiento mediocre, ya que a Capelli se le salió la tuerca de sujeción de la rueda trasera izquierda y Gugelmin se retiró por una avería eléctrica en el motor.

Con la victoria de Mansell, se ha demostrado que también los McLaren pueden no adaptarse a las exigencias de un circuito y que la superioridad de Honda tiene sus límites. No se puede valorar la victoria de Ferrari como el haber alcanzado el equilibrio entre los coches de Maranello y los de Woking, pero sí ha quedado claro que la tecnología europea está reduciendo esa gran diferencia tecnológica que se estableció desde la pasada temporada entre los constructores del Viejo Continente y el poderío nipón.

PARRILLA DE SALIDA

1. A. Senna (McLaren-Honda) 1:20.039	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1:19.726
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1:21.001	21. A. Caffi (BMS Dallara) 1:20.704
28. G. Berger (Ferrari) 1:21.270	2. A. Prost (McLaren-Honda) 1:21.076
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1:21.472	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1:21.301
23. P. Martini (Minardi-Ford) 1:21.746	9. D. Warwick (Arrows-Ford) 1:21.617
27. N. Mansell (Ferrari) 1:21.951	4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1:21.799
16. I. Capelli (March-Judd) 1:22.088	15. M. Gugelmin (March-Judd) 1:22.083
10. E. Cheever (Arrows-Ford) 1:22.374	7. M. Brundle (Brabham-Judd) 1:22.296
22. A. de Cesaris (BMS-Dallara) 1:22.410	11. N. Piquet (Lotus-Judd) 1:22.406
12. S. Nakajima (Lotus-Judd) 1:22.630	3. J. Palmer (Tyrrell-Ford) 1:22.578
18. P. Ghinzani (Osella) 1:22.763	37. B. Gachot (Onyx-Ford) 1:22.634
36. S. Johansson (Onyx-Ford) 1:23.148	24. L. Sala (Minardi-Ford) 1:23.017
29. M. Alboreto (Lola-Lamborghini) 1:23.733	20. E. Pirro (Benetton-Ford) 1:23.399

NO PRECLASIFICADOS: N. Larini, 1.24.601. P. Alliot, 1.24.928. Y. Dalmas, 1.25.571. B. Schneider, 1.25.613. G. Tarquini, 1.25.685. R. Moreno, 1.26.903. G. Foitek, 1.27.478. A. Suzuki, 1.28.113. P.H. Raphanel, 1.45.971.
NO CLASIFICADOS: R. Arnoux 1.24.003. O. Guillard, 1.24.702. C. Danner, 1.25.017. V. Weidler, 1.26.320.

CLASIFICACION FINAL

- 1.º N. Mansell (Ferrari), 1h.49'38"
- 2.º A. Senna (McLaren), a 25'967.
- 3.º T. Boutsen (Williams), a 38'54.
- 4.º A. Prost (McLaren), a 44'177.
- 5.º E. Cheever (Arrows), a 45'106.
- 6.º N. Piquet (Lotus), a 1'12'039.
- 7.º A. Caffi (BMS Dallara).
- 8.º E. Pirro (Benetton).
- 9.º J. Alesi (Tyrrell), a 1 v.
- 10.º D. Warwick (Arrows), a 1 v.
- 11.º S. Modena (Brabham), a 1 v.
- 12.º M. Brundle (Brabham), a 2 v.
- 13.º J. Palmer (Tyrrell), a 4 v.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.º Alain Prost, 56 puntos. 2.º Ayrton Senna, 42 p. 3.º Nigel Mansell, 34 p. 4.º Riccardo Patrese, 25 p. Thierry Boutsen, 17 p. 6.º Alessandro Nannini, 12 p. 7.º Nelson Piquet, 9 p. 8.º Michele Alboreto, Eddie Cheever, 6 p. 10.º Johnny Herbert y Derek Warwick, 5 p. 12.º Stefano Modena, Alex Caffi y Mauricio Gugelmin, 4 p. 15.º Christian Danner y Jean Alesi, 3 p. 17.º Rene Arnoux, Stephan Johansson y Pierluigi Martini, 2 p. 20.º Martin Brundle, Gabriele Tarquini, Jonathan Palmer, Olivier Grouillard y Luis Pérez-Sala, 1 p.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1.º McLaren-Honda, 98 puntos. 2.º Williams-Renault, 42 p. 3.º Ferrari, 34 p. 4.º Benetton-Ford, 17 p. 5.º Arrows-Ford, 11 p. 6.º Tyrrell-Ford, 10 p. 7.º Lotus-Judd, 9 p. 8.º BMS Dallara, 8 p. 9.º Brabham-Judd, 5 p. 10.º March-Judd, 4 p. 11.º Minardi-Ford, Rial-Ford y Ligier-Ford, 3 p. 14.º Onyx-Ford, 2 p. 15.º AGS-Ford, 1 p.

HUNGARORING EN BREVE

● El desafortunado piloto Johnny Herbert, volverá a estar presente en la Fórmula 1 a los mandos de un Tyrrell 018, en sustitución de Jean Alesi. Este se verá obligado a tomar parte en tres carreras de la Fórmula 3.000, que coincidirán con los grandes premios de Bélgica, Portugal y Japón.

● En esta ocasión, el disciplinado Ron Dennis —director deportivo de McLaren— se ha contradicho. Desde siempre ha prohibido la presencia de mujeres en sus boxes, alegando que desdientan a los pilotos, razón por la cual no permitía que Charlotte —acompañante de Stephan Johansson— estuviese presente durante los grandes premios. Sin embargo, durante toda la tarde del sábado, su esposa Lisa sí estuvo en el banco de los monitores en la línea de boxes, y en repetidas ocasiones cogía de la mano a su amado Ron.

● Las lenguas de doble filo aseguran que Pier Luigi Martini dejará la escudería Minardi en la próxima tempo-



rada, para entrar a formar parte de otra con más nivel. Al parecer, se ha pensado en Roberto Moreno para su sustitución.

● Uwe Brodbeck, portavoz de Porsche y presente en el Hungaroring, ha confirmado que la casa de Stuttgart

volverá a la F-1 en 1991, con un motor atmosférico que se está desarrollando en Weissach con la financiación de Camel. Además de Lotus, que dispondrá con seguridad del propulsor alemán, están en la lista de espera Brabham, Onyx y Ligier.

● Al parecer, en 1990 la FOCA no renovará el contrato con los organizadores del Gran Premio de Hungría y el «circo» se trasladará a la Unión Soviética, donde tendrá lugar el primer Gran Premio de F-1 de la URSS, que se disputará sobre un nuevo circuito que se está construyendo en las cercanías del Kremlin.

● Por deseo de Bernie Ecclestone, presidente de la FOCA y vicepresidente de la FISA, se ha acordado el circuito del Hungaroring 45,97 metros, eliminando una doble curva. La pista ha pasado de los 4.014 metros a los actuales 3.968.

● Frank Williams ha aplazado el estreno del nuevo Williams Renault FW13 para el Gran Premio de Italia. La evolución del nuevo monopla se ha retrasado y Patrick Head —diseñador técnico de Williams— precisa un mes más de tiempo.

PARIS-DAKAR 89

video racing

TSO
Thierry Sabine Organisation

11º

PIONEER

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

PARIS-DAKAR **3.995**

- RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-81 4.990
- MOTOCROSS-RESUMEN-88 4.990
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-81 4.990
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 500 cc. 4.990
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 cc. 4.990
- BOFETADAS 5 5.990
- SUECIA-MONTECARLO 89 4.990
- PORTUGAL SAFARI 89 4.990
- G.P. JAPON-AUSTRALIA 89 3.995
- G.P. USA-ESPAÑA 89 3.995

SISTEMA VHS BETA

NOMBRE:

APELLIDOS:

DOMICILIO:

POBLACION:

PROVINCIA:

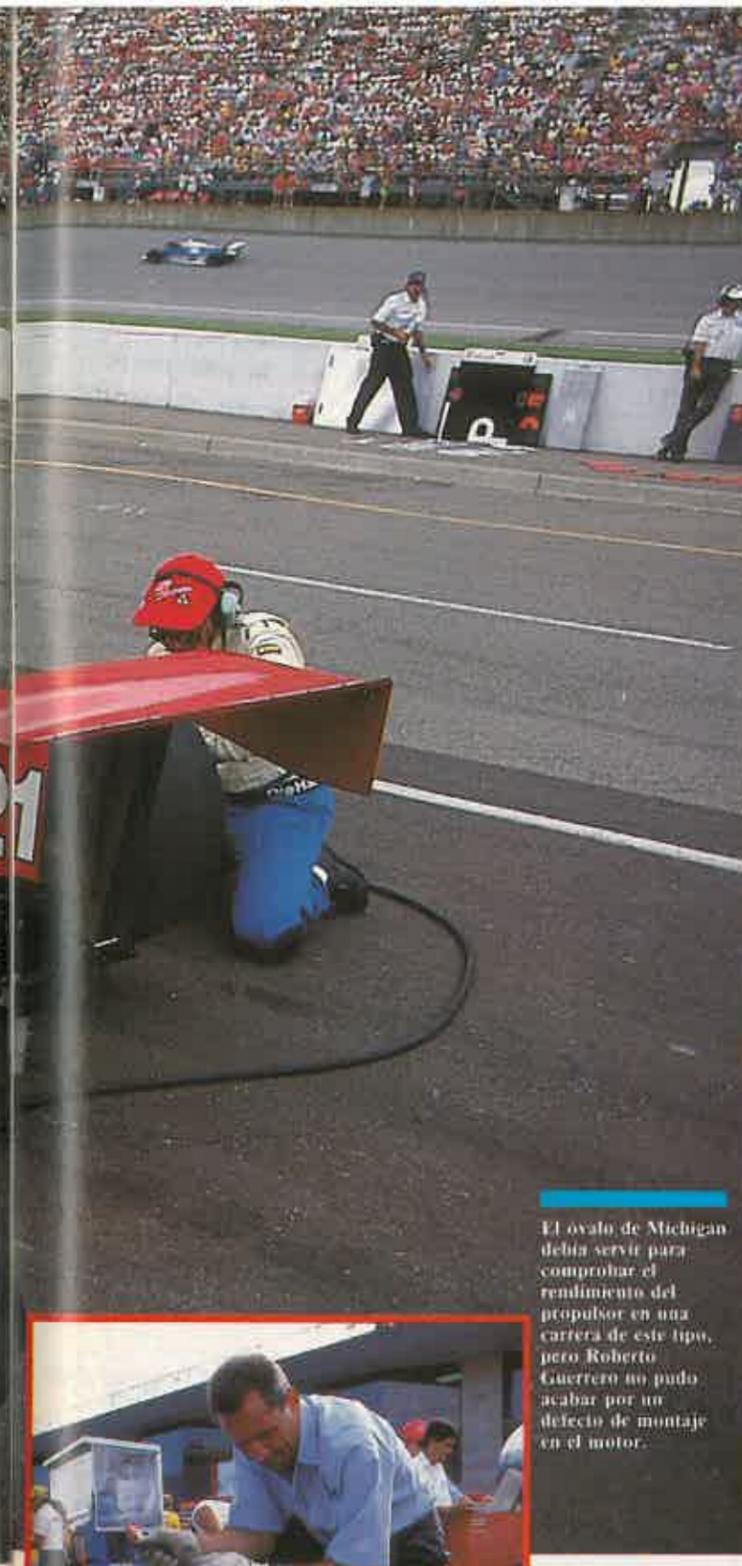
TELEF.:

ENVIAR A: VIDEO RACING APARTADO 2119 28080 MADRID

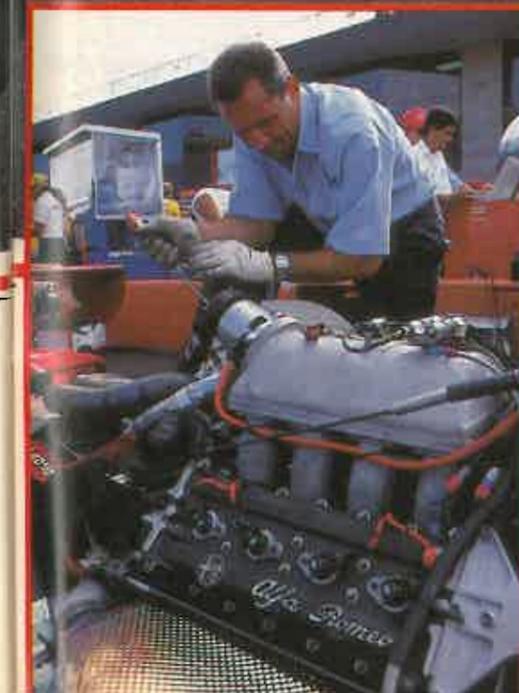
TELEF.: (91) 475 05 53. FAX: 457 06 00

video racing

MOTOCICLISTA General Ricardos, 53 BARCELONA
 PAVILLON SAN VITUS Antonio Lopez, 17 BARCELONA
 PASADISO Avenida del 2º Jubileo Casa Armas y C. E.
 CIRCUITO DEL AUTONOMO Ibañeta, 10 Ibañeta, 10



El óvalo de Michigan debía servir para comprobar el rendimiento del propulsor en una carrera de este tipo, pero Roberto Guerrero no pudo acabar por un defecto de montaje en el motor.



DEPORTE

500 MILLAS DE MICHIGAN

UNA EXPERIENCIA REDONDA

Gigi Corbetta
Enviado especial

POR primera vez desde su participación en el campeonato CART, el March-Alfa Romeo 89CE tomó parte en unas 500 Millas, que en esta ocasión fue la Marlboro 500 disputada sobre el óvalo de Michigan.

En ningún momento los hombres de March y Alfa Romeo se hicieron la ilusión de terminar en las primeras posi-

ciones, debido al contexto experimental de su monoplaza, y la única finalidad de tomar parte en una carrera de esta clase era la de ver el comportamiento del motor Alfa Romeo Indy a lo largo de las tres horas que se tarda en recorrer las quinientas millas.

En esta clase de carreras, los propulsores ruedan casi constantemente a su máximo régimen y mantienen medias alrededor de los trescientos cincuenta kilómetros por hora, con una velocidad

punta que ronda los trescientos setenta kilómetros por hora en la sesión de clasificación, mientras que en la carrera —incluidas las múltiples paradas— el promedio es de doscientos setenta kilómetros por hora.

En un primer tiempo, el March-Alfa Romeo 89CE pilotado por Roberto Guerrero tuvo una actuación brillante a lo largo de los entrenamientos libres, situándose en una posición que estuvo siempre alrededor del puesto decimoquinto. En todo momento el propulsor Alfa dio muestras de fiabilidad mecánica, y la potencia que desarrollaba a once mil quinientas revoluciones por minuto permitía alcanzar una velocidad satisfactoria. Sin embargo, Guerrero no logró ocupar una buena posición en la parrilla de salida, a causa de un accidente que le ocurrió en la primera sesión de clasificación, a raíz de un reventón en la rueda trasera iz-



Guerrero tiene tiempo para los niños.

quierda. Afortunadamente, todo acabó con un choque contra el muro de protección sin consecuencias.

Al margen de este percance, Guerrero tomó la salida en vigésimo séptimo lugar y remontó hasta ocupar la novena posición. A lo largo de la carrera, las prestaciones del March-Alfa Romeo 89CE no fueron excepcionales, debido a su modesta configuración aerodinámica, pero, a pesar de eso, se vio claramente que el propulsor Alfa Romeo Indy proporcionaba las prestaciones necesarias para terminar las 500 Millas en una posición respetable. Sin embargo, la carrera para Guerrero tuvo fin en la vuelta noventa y nueve momento en que se rompió una válvula de admisión del motor que le obligó a retirarse. Al parecer, la avería fue causada por un defecto de montaje.

Para el motor Alfa Romeo Indy, la próxima cita con unas 500 Millas será el 20 de agosto en el óvalo de Ponoco (Estado de Pensilvania), lugar en el que se volverán a poner a prueba fiabilidad mecánica y prestaciones. ■

ESPECTACULO Y METANOL

La aventura Indy de Alfa Romeo tiene como punto de partida la sabiduría del ingeniero Claudio Lombardi. De su imaginación ha nacido el propulsor que equipa el March-Alfa 89CE, y de sus conocimientos depende este motor, que aspira a ser victorioso sobre los circuitos estadounidenses y demostrar al público norteamericano el nivel de la tecnología italiana aplicada a un coche de Indy.

—¿Después de este primer contacto con la Fórmula Indy, añora la Fórmula 1?

—No, en absoluto. La Fórmula 1 está sujeta por un gran montaje televisivo, y en la mayoría de los Grandes Premios el ganador es Senna y Prost la alternativa. En las carreras de Indy el ganador puede estar entre quince pilotos y la lucha por la victoria se prolonga hasta el final, con la garantía para el espectador de un constante espectáculo; mientras que en la F-1 el espectáculo es soporífero.

—Desde el punto de vista de la conducción, ¿cuál es el secreto en el Campeonato Cart?

—En los circuitos urbanos la técnica a seguir es similar a la de la Fórmula 1; por el contrario, en los óvalos de alta velocidad el piloto debe arriesgar al máximo en rodar con el mínimo apoyo aerodinámico posible, y si está en la trayectoria justa en el momento de entrar en las curvas sobreelevadas, no levantar el pie del acelerador para obligar a quien tiene detrás o al lado a trazar una trayectoria mucho más lenta.

—¿Es más problemático diseñar un motor de Fórmula 1 o uno para Indy?

—Es extremadamente más difícil el proyecto de un motor Indy. En primer lugar, están sobrealimentados con sólo 1,52 bar de presión, y para obtener la potencia necesaria es preciso evolucionarlos como si se tratara de motores atmosféricos, para luego añadirles la sobrealimentación. Además, se suma el problema de la alimentación con metanol, que es un combustible de pobre capacidad calorífica, aunque noble, porque no plantea problemas de detonación. Por el contrario, es necesario inyectar en las cámaras de combustión el doble de volumen de metanol respecto a un motor de gasolina.

—En un motor Indy, ¿cuál es el aspecto más difícil de evolucionar?

—En términos generales, todo el

conjunto de admisión, aunque la cámara de precompresión tiene una importancia determinante. Nosotros, hasta la fecha, hemos experimentado cuatro versiones y tenemos previstas muchas más.

—El hecho de que el metanol se enfríe al contacto con el aire en los conductos de admisión, ¿obliga al uso de aleaciones especiales o componentes sofisticados, como por ejemplo la cerámica?

—En la Fórmula Cart está prohibido el intercambiador de calor, y por eso el aire comprimido que ha pasado por el turbo llega a las culatas con cien grados de temperatura, para enfriarse al contacto con el metanol. Sin embargo, se descarta la utilización de



Claudio Lombardi es el padre del nuevo propulsor.

componentes cerámicos cercanos a la cámara de combustión, porque al limitar la disipación térmica provocarían la detonación.

—¿Cree usted que el March 89CE ha evolucionado al mismo nivel que el motor Alfa?

—Nosotros hemos planteado a March un programa de evolución del motor, para lo que no necesitamos un coche sumamente avanzado. El 89CE es un coche del año pasado y, por el momento, cumple sus funciones.

—¿Cómo evolucionará este motor en un futuro?

—En este momento, en el Alfa Corse se está construyendo un motor que nosotros llamamos «nuevo». Se trata de un motor con la misma arquitectura, pero quince kilos más ligero que el actual y de dimensiones mucho más reducidas. Una vez que en él se hayan aplicado todas las experiencias adquiridas con el actual, pasará a manos de March, para que alrededor de él se construya un coche de tecnología avanzada, que nos permita tomar parte en el Campeonato Cart de forma competitiva.

G. C.

RALLYE RIAS BAJAS

ANTONIO PONCE PILOTO

El más pequeño de los hermanos Ponce, Antonio, ha dado un paso importante para adjudicarse la Copa de España de Rallyes, ganando el Rías Bajas, una de las más clásicas pruebas veraniegas, que este año celebra sus bodas de plata.



El dominio inicial en la Copa por parte del canario Ponce, había sido contestado por la joven promesa asturiana, Daniel Alonso, que había vencido en las tres últimas carreras este campeonato de «segunda división», que es la Copa de España. Al Rías Bajas ambos llegaban con ánimo de aclarar las cosas. Ponce, con el BMW M-3 que llevó Fernando Capdevila la temporada anterior; Alonso, en el Sierra Cosworth de Seur. Además de ellos, otros cuatro Cosworth grupo N para Piñeiro, Brizuela, Garrido y Canal. Un plantel de Renault 5 GT turbo, encabezados por Germán Castrillón y José Paradela, completaban una lista de inscritos menos numerosa de lo habitual, pero con 75 coches en el podium de salida.

Daniel Alonso es el primer líder, con escasa diferencia sobre Ponce y Brizue-

la, mientras Carlos Piñeiro pierde 3 minutos en el primer tramo por una ligera salida. Brizuela se descuelga ligeramente de la cabeza por problemas con el encendido de su Cosworth y entre los Renault 5, sin discusión, Germán Castrillón es el más rápido, por delante de un sorprendente Gustavo Piñeiro y del orensano Alfonso Pavón, aunque éste duraría poco tiempo, al romper el turbo.

La rotura de la palanca de cambio y otros problemas menores en el Ford de Alonso permiten que Ponce tome el mando, por poca diferencia, hasta que el piloto del Cosworth rompe la suspensión delantera y tiene un ligero «toque» que le hace perder 50 segundos. A partir de entonces, inicia una brillante remontada, pero Ponce le controla con seguridad, aprovechando la mayor manejabilidad del BMW en los tramos fa-

vorables y perdiendo muy poco tiempo en los que la potencia del Ford se muestra superior.

Poco a poco Alonso va reduciendo la ventaja sobre Brizuela, que marchaba en una segunda posición relativamente cómoda, tras el líder ya intocable. Al último tramo, Brizuela sólo disponía de una ventaja de 5 segundos y Alonso se juega el todo por el todo y en el difícil tramo de Salceda, con mucha grava, arrebató seis segundos a Brizuela y se hace con una segunda plaza muy meritoria. Tras estos tres hombres, los dos Renault de Castrillón y Piñeiro tuvieron poca historia que contar. El segundo de ellos, asistido por su fiel amigo Guillermo Barreras, conoció no pocos problemas con los soportes del motor, que por muy poco no le hacen perder la quinta plaza en favor del más rápido de los Citroën AX, el conducido por Taboas. Mencionar los abandonos de Rial y «Peitos», en los primeros compases de la carrera, tras haber mostrado las posibilidades de los Citroën AX grupo A en estas pruebas cortas.

La victoria de Ponce, la primera del canario en asfalto, le permite controlar a Alonso en la Copa, a quien aventaja por 120 puntos. Quedan aún cinco pruebas, todas en la Península, y la lucha entre estos dos jóvenes promete ser muy interesante.

José María Cernuda

CLASIFICACION

- 1.º Ponce-Gaspar (BMW M-3).
- 2.º Alonso-Belzunces (Ford Sierra Cosworth), a 19".
- 3.º Brizuela-Dorado (Ford Sierra Cosworth), a 20".
- 4.º Castrillón-Castrillón, (Renault 5 GT), a 4.01".
- 5.º Piñeiro-Alonso (Renault 5 GT), a 5.43".



Daniel Alonso sigue sorprendiendo. Al ser segundo, y primero en su clase, asciende a los primeros lugares en la Copa

CAMEL CLUB

AVENTURA Y DIVERSION

EL Camel Motor Club, que no tiene nada que ver con el Camel Trophy, acaba de cumplir un año. Esta iniciativa cuenta ya con más de treinta mil socios, y

deportiva y de supervivencia. De la misma forma se organizan excursiones en moto y con vehículos 4x4, tanto en España como en África. Y para completar la oferta de este club existen una serie de establecimientos que ofrecen descuentos a los socios. La inscripción es gratuita, la dirección es calle Muntaner, 279, 2.º-1.ª, de Barcelona, y el teléfono es el (93) 209 95 03.

NOMBRAMIENTO

AZNAR, EN EL IRRPA

NUESTRO compañero José Luis Aznar ha sido designado para el cargo de representante español en el Comité del IRRPA, en el que se asocian los periodistas que cubren las informaciones de los Campeonatos del Mundo de Motociclismo.

En la reunión anual de esta asociación fue nombrado también como presidente el norteamericano afincado en nuestro país Dennis Noyes, de la revista «Sólo Moto».



por el momento sólo funciona en Barcelona, aunque pueden adherirse socios de toda España, estando previsto en un breve plazo de tiempo la puesta en marcha de centros similares en Madrid, Sevilla y el norte de España.

El responsable de esta iniciativa es Víctor Muntané, antiguo recordman europeo de esquí náutico con pies desnudos y participante en el Camel Trophy de 1987. Según el propio Víctor, «intentamos hacer actividades didácticas no masivas para gente que busca cada vez más escapar de la ciudad y estar en contacto con la naturaleza». Entre las actividades de este club cabe destacar cursos de conducción

Boxes



TRAS no pocos rumores, finalmente Miki Biasion ha renovado contrato con Lancia. En Italia se había especulado con que el campeón del mundo podría ser fichado por Ford para poner a punto el Sierra 4x4.



SIGUIENDO con el Mundial, es posible que Kankkunen abandone el equipo Toyota para acompañar a Vatanen en Mitsubishi. El resultado del nuevo motor con inyección de agua, que permitió que Snijers ganara el Rallye de Alemania, será decisivo para la elección del finlandés. Este nuevo motor, más potente y fiable, se estrenará en el Mundial con motivo del 1.000 Lagos, y para ponerlo a punto, Snijers participará en dos pruebas del campeonato alemán.

RENAULT hará una tímida aparición en este Mundial de Rallyes. Alain Orelle acudirá a Australia para defender sus posibilidades en el trofeo del grupo N. Orelle, con su R-5 GT Turbo, ganó en Montecarlo y Tour de Córcega, estando a sólo un punto de Gregoire de Maevius, líder del trofeo.

EL único piloto que ya ha llegado a un acuerdo con la escudería Martini es Didier Auriol. Como tercer hombre se baraja a Alen o Fiorio. Si el finlandés no fichara por Lancia, posiblemente conduciría un Subaru. PANCHO Egozcue, al volante de su barqueta Osella-BMW, ha logrado una nueva victoria en la Subida a la Bien Aparecida, disputada el pasado domingo y puntuable para el Campeonato de España de Montaña. Tras el piloto vasco se clasificaron Luis Martínez y Leif Buttenhoff.

JORDI Gené ha logrado la segunda posición en la carrera del Campeonato de Fórmula Ford disputada en el circuito de Silverstone el pasado fin de semana. Arenzana y Víctor Romero ocuparon la decimoséptima y decimoctava posiciones, respectivamente.

PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

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



RECOMENDADO POR EL RACC



TECHO SOLAR PRACTICABLE

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

► SOLICITE INFORMACION

► EXIJA SU TARJETA DE GARANTIA

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IONADA 80105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPTT 88 080
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPTT 88 091
N.º HOMOLOGACION E-2 43 R-00-001 NORMA 43 y 21 CEE

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

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

¿Qué pinta Erisstoff en tu historia?



VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

Podemos facilitarle, 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.**

Preparamos 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.

DEPORTE: HUNGRÍA F-1 • G.P. DE SUECIA DE MOTOS



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

19 de agosto de 1989 • Núm. 304 • 275 ptas.

NOVEDADES

- SUBARU CASPITA
- MAZDA 626 4WD
- PORSCHE CARRERA 2



A FONDO

5.000 KM. CON EL

CITROËN XM

