

RADIOGRAFIA: EL McLAREN DE SENNA



NOVEDADES

IAA 89

55. Internationale Automobil-Ausstellung
14. - 16. September 1989 - Frankfurt

Das Auto
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN



FRANCFORT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de agosto de 1989

Núm. 305 • 275 ptas.

**RENAULT 21
CINCO PUERTAS**

**CON MOTOR DE
12 VALVULAS**



OPEL CALIBRA
**UN COUPE DE
227 KM/H.**



**DIRECCION A LAS
CUATRO RUEDAS**

- **COMO FUNCIONA**
- **COMPARATIVA
HONDA - MAZDA**



COLECCIONABLE

**16
RESTAURANTES
DE CARRETERA**



CASTELLÓN - ALICANTE
Motor 16





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.

Coupé sin plomo

La raza de los coupés sigue viva, ha evolucionado y aquí están ya los exponentes de su nueva generación. Los fabricantes no quieren olvidar un segmento que despierta admiración y da imagen. Las marcas que han creído en los coupés y que no han cesado su producción, aunque fuera ralentizada o con modelos que han durado demasiados años en los catálogos, han sacado un cuerpo de ventaja a los que sólo estuvieron pendientes de los grandes volúmenes de producción y venta.

En éstas, Opel acaba de dar a conocer el Calibra para suceder a los Manta y Monza. El Calibra es un modelo especialmente atractivo, pero con un grave inconveniente: su comercialización no tendrá lugar hasta el verano del próximo año. Doce meses de espera pueden ser demasiado, aunque el coche bien lo merece. En este tiempo se verán muchas cosas, nuevas tendencias, como por ejemplo la utilización de gasolina sin plomo, la única que, por el momento, está prevista para el Calibra. Sin duda, Opel ofrecerá también sus motores preparados para utilizar gasolina con plomo, pero este detalle inicial confirma la imparable presencia del combustible «limpio».

En España hay ya ciento noventa y seis estaciones

de servicio que expenden gasolina sin plomo. En Alemania, más de la mitad del total de la gasolina que se vende es «sin». Suiza sigue a continuación en este especial ranking con un 43 por ciento, pero lo más importante son los incrementos registrados de un año para otro con niveles de más de un 11 por ciento en Alemania. La onda expansiva es de largo alcance: Francia grava con menos impuestos esta gasolina «light» y en Bélgica su consumo alcanza el 14 por ciento cuando en el año 88 era mínimo.

Pero la gasolina sin plomo no es exclusiva de los coches equipados con catalizador. La mayoría de los motores modernos de los fabricantes están preparados para consumir también este tipo de combustible, lleven o no el mencionado catalizador. Los aceros de alta resistencia ya no requieren de la fina película de plomo que deja la gasolina para proteger determinados elementos del motor. Es el primer paso para la implantación definitiva del catalizador —y por tanto de la gasolina «light»— aquí y en el resto de Europa, de cara a esa fecha en que será obligatorio para todos los automóviles: el 31 de diciembre de 1992.

Alberto Mallo



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
6	LO ÚLTIMO Renault 21 cinco puertas
8	Los Volkswagen del 90
9	Koenig Porsche/Zender Fact
10	Opel Calibra
13	BMW 318i S
14	LOS HOMBRES Bob Eaton
17	MERCADO Vehículos industriales
18	PRECIO COCHES NUEVOS
24	PRECIO COCHES USADOS



28	ECONOMÍA La CE investiga a España
32	FRENTE A FRENTE Honda Prelude/Mazda 626
38	CRUCIGRAMA
40	A FONDO Ford Fiesta 1.6 Kit RS
48	MOTOS Ducati 750 Sport
58	CUENTENOS SU CASO
62	DEPORTE Senna y el McLaren MP4/5
66	En directo con Alain Prost
68	Sport Prototipos en Alemania
74	A todo gas

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefe de Sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Canela, 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). Fotografías: 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: 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 Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. P.º San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta, Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Llores Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Gerente Cataluña: Carmen Domenech.

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

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



En voz baja

- Existe una preocupación profunda entre todos los productores nacionales de lubricantes, productores que están perdiendo su cota de mercado a marchas forzadas. Los beneficiarios de dicha situación son los lubricantes de importación, que han conseguido ya el 35 por ciento del mercado.
- Pininfarina trabaja sobre un prototipo, que presentará en el Salón de Tokio, a inaugurar el próximo 26 de octubre. Se trata de un modelo sobre base Ferrari, con lo que se recupera esta tradición de presentar ejercicios de estilo en los salones, tan habitual de Pininfarina en otros años.

nes, tan habitual de Pininfarina en otros años.

• Después de dieciocho años en producción, el último Mercedes SL ha salido de las cadenas de montaje hace unas semanas. A lo largo de este tiempo, se han producido 237.000 unidades del deportivo alemán, que ha sido sustituido con todos los honores por la nueva generación SL.

• A la vuelta del verano, Jaguar introducirá algunos retoques en sus prestigiosas berlinas, de cara a la gama del año 90.

• FASA Renault pretende informatizar toda su red a nivel nacional. Los concesionarios de la marca estarán en contacto con la central a través de sistemas IBM. El importe de la operación podría superar los dos mil millones de pesetas.



FUTURO

MAS SOBRE EL PROTO T

SEAT, como fabricante europeo en pleno auge, trabaja mirando al futuro.

Hace dos semanas, desvelamos los primeros rasgos de lo que será el centro de atención del próximo Salón de Francfort, el Proto T. Este estudio de diseño ya está muy definido. Su longitud total es de 4,3 metros, su anchura 1,71 y su altura 1,43.

La distancia entre ejes, que corresponde a la que tendrá el futuro Seat Toledo, es de 2,645 metros. El Proto T se ha realizado como estudio no sólo de cómo será el Seat del futuro, sino cómo se fabricará. Su estudio aerodinámico es muy completo con un Cx de tan sólo 0.243. Así pues, la filosofía de la marca va dirigida a realizar coches económicos de funcionamiento y mantenimiento, que no contaminen y que tengan un excelente nivel de prestaciones y comportamiento, sin dejar de ser seguros y a la vez confortables. Esta nueva filosofía la definen los responsables de la marca con la palabra Econosport.

EUROPA

JAPON, A POR EL 18%

El poderío de la industria automovilística japonesa le va a permitir obtener un 18 por ciento de la cuota del mercado europeo en 1995, según un informe realizado por la prestigiosa revista «The Economist». Esa cuota, que actualmente es del 11 por ciento, se conseguirá desde la base de producción netamente europea y las importaciones procedentes de Estados Unidos.



De aquí a 1995, los fabricantes europeos verán reducida su participación desde el 86 por ciento actual al 75 por ciento, pérdida

en la que también influirán las importaciones procedentes de Corea del Sur y de los países del Este.

AUDI

HACIENDO HISTORIA

AUDI, la marca germana de automóviles integrada en el grupo Volkswagen, ha celebrado recientemente en Ingolstadt (Alemania Federal) la reunión número cien de la junta general de accionistas, coincidiendo además con el cuarenta aniversario de su asentamiento en esa ciudad ale-



mana. En el curso de la asamblea se anunció que la facturación de la marca alcanzará este año los 745.000 millones de pesetas, un récord histórico conseguido gracias a la gran demanda de los modelos 80 y 90, así como al inicio de la comercialización del V8 y el Audi Coupé.

CAMIONES

IMPORTACION ILEGAL

La policía española ha descubierto la importación fraudulenta de más de doscientos camiones de gran tonelaje a través del examen de expedientes en las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos o en aduanas. El perjuicio causado a los compradores podría superar los trescientos millones de pesetas. Los camiones, usados, procedentes de Alemania Federal, Bélgica y Holanda, veían falsificada su documentación, por lo que parecían mucho más nuevos que en la realidad, eso sí, a un precio irrisorio (en torno a los dos millones y medio de pesetas). Los principales afectados por este fraude son pequeños industriales y empresarios autónomos.



MERCEDES

UN 300 SUPERLATIVO

EN el Salón de Francfort la marca Mercedes presenta novedades para

una gran parte de sus modelos.

Además del kit opcional «Sportline» para las berlinas 190 que ya reflejamos en estas páginas, la principal novedad se centra en la serie W-124. Exteriormente, a los 200/300 se les ha acoplado las molduras la-

CARRETERAS

VALLAS FUERA

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va a comenzar durante el próximo mes de septiembre a tramitar los primeros expedientes sancionadores a las empresas de publicidad que mantengan sus vallas en la red nacional dentro de los límites que recoge la actual Ley de Carreteras. La cuantía de estas multas oscila entre un millón y veinticinco

millones de pesetas. La retirada de esas vallas, cuyo coste medio es de unas 20.000 pesetas, corre a cargo del propietario del cartel y de la empresa encargada de su mantenimiento, y no del anunciante. En este sentido, la Asociación española de empresas de publicidad exterior va a presentar recursos



de inconstitucionalidad al considerar perjudicados sus derechos ya que la retirada de las vallas se realiza sin indemnización oficial.

PATROCINIO

SEAT CON EL TENIS

La firma Seat ha firmado recientemente un contrato de patrocinio con la tenista española Conchita Martínez, que se viene a unir a otras dos grandes figuras mundiales del deporte de la raqueta, Arantxa Sán-



chez Vicario, última ganadora de Roland Garros, y la argentina Gabriela Sabatini. Precisamente esta última ha dado su nombre a dos versiones especiales del Seat Ibiza que se comercializan en Francia y Alemania.

MOTORIZACION

ESPAÑA, POR DEBAJO DE LA MEDIA

ESPAÑA es el noveno país de la Comunidad Europea por número de vehículos en relación con la población, al alcanzar los 263 turismos por cada mil habitantes, según se desprende de un estudio realizado por Anfac. Detrás de España —y en orden inverso— se sitúan Portugal, con 126 automóviles por cada mil habitantes; Grecia, con 144, e Irlanda con 201. Asimismo, nuestro país se sitúa por debajo de la media europea, que es de 382 automóviles por cada millar de europeos, siendo el líder Alemania, con 462 coches. Fuera del Viejo Continente, la media de turismos por cada mil habitantes es de 575 en Estados Unidos y de 242 en Japón.

Verde y Rojo



Los señores de Citroën (C/ Doctor Esquerdo, 62) parecen no haberse enterado todavía de que incluso en agosto se necesitan sus servicios. Tras dos horas de espera para recepcionar un vehículo, se comunicó a su propietario que sencillas reparaciones, como un alineado de dirección o un equilibrado de ruedas, tenían que esperar a septiembre.

La mítica marca alemana Porsche sigue poniendo el listón muy alto. A partir de ahora, su garantía mecánica en todos los modelos y sin limitación de kilometraje pasa

a ser de tres años. Un ejemplo a seguir, sin duda.

Interesante la operación Asfalto '89 que ha montado el alcalde de Madrid «Pelopincho» Rodríguez Sahagún. Lo que ya no está bien es que las calles recién asfaltadas se queden sin señalización horizontal durante semanas.

La contrata de recogida de basura de Las Rozas ha subsanado la deficiente señalización de sus camiones, que circulan por la N-VI. En el n.º 301 de MOTOR 16 les dábamos un semáforo rojo, que ahora cambiamos de color tras la instalación de un potente foco en esos vehículos que los hace visibles.



El próximo Salón de Francfort será el acontecimiento que dará el banderazo de salida para todos los fabricantes que están preparando sus nuevos modelos, o simplemente para aquellos que presenten todas las mejoras de sus gamas para el próximo año. Esta fiebre de novedades también va a afectar a Seat, que presentará su Proto T. En la muestra alemana se podrán ver las gamas para el año 90 de las marcas locales, así como otras muchas novedades del resto de Europa. A continuación presentamos los nuevos Renault 21 con cinco puertas, el revolucionario Opel Calibra, o los nuevos motores BMW, que son un buen aperitivo para el gran festín de novedades de Francfort.



RENAULT 21 CINCO PUERTAS EL QUE FALTABA

EN la primera semana de septiembre verá la luz oficialmente la versión de cinco puertas del Renault 21. Este nuevo producto de la marca del rombo viene a llenar un hueco que tenía en la gama media alta de su oferta, y en la que tradicionalmente había estado presente. La tradición de berlinas de dos volúmenes y cinco puertas quedó interrumpida con el

Renault 18 y el 21, después de muchos años vendiendo los Renault 16 y 20. Así pues, se retoma la línea de este tipo de vehículos, que, según las estimaciones de los expertos de la marca, alcanzará un treinta por ciento de la producción del modelo. Los R-21 de dos volúmenes toman los elementos mecánicos de sus homólogos de cuatro puertas y no hay ninguna variación, salvo un li-

gero incremento de peso de tan sólo 25 kilos debidos al mayor peso del portón posterior y a la mayor superficie acristalada. Asimismo, también se han reforzado los montantes posteriores, que ahora son algo más anchos. En lo que se refiere al equipamiento, estos nuevos R-21 ya incorporan todas las novedades que se han adoptado en las versiones de cuatro puertas para 1990,



Frontalmente no hay diferencias respecto a las nuevas versiones de cuatro puertas. Las novedades están detrás.

con detalles mejorados en el interior y en la carrocería.

Aprovechando el lanzamiento de un nuevo modelo, sale a escena el nuevo motor dos litros con culata de tres válvulas por cilindro con 140 caballos. El propósito de este motor está más dirigido a la búsqueda de un coche menos contaminante, que a una mejora espectacular de las prestaciones o los consumos. Las principales

virtudes de este motor residen en un funcionamiento más suave en función de una mayor potencia a bajo régimen, además de disponer de 20 caballos más que en la versión antigua que llevaba dos válvulas por cilindro. Con los 140 caballos de potencia total, el Renault 21 alcanza la velocidad nada despreciable de 210 kilómetros por hora.

Los nuevos cinco puertas aparecen con todas las motorizaciones que ya tenían los cuatro puertas, a excepción de la versión turbo, que se mantendrá exclusivamente con carrocería de tres volúmenes por cuestiones de imagen.

La gama europea del Renault 21 cinco puertas, se compone de trece versiones, que sumadas a las catorce de las cuatro puertas, convierten al modelo en uno de los más versátiles de toda la oferta europea. Siete motores distintos, cuatro de gasolina y tres diesel, y cuatro niveles de equipamiento permiten que cada usuario tenga la oportunidad de elegir el modelo que mejor se adapta a sus necesidades.

Con la adopción de la quinta puerta, el R-21 gana en versatilidad respecto a la versión cuatro puertas, aunque el volumen total del maletero disminuye respecto a su homólogo, pero la posibilidad de abatir el asiento posterior en partes asimétricas mejora su aprovechamiento. La superficie acristalada aumenta, aunque el aumento del grosor de los montantes posteriores disminuye el campo de visibilidad posterior.

También se está trabajando febrilmente en la puesta a punto del R-21 Quadra, con tracción a las cuatro ruedas, que es posible que esté a punto al final del verano. El sistema que se empleará en el Quadra será semejante al que ya montan otros modelos de la marca, con tracción permanente a las cuatro ruedas.

Aunque todavía es muy pronto para saber los planes de Renault para este coche en España, lo más probable es que antes de final de año se inicie su comercialización.

La línea de los Golf del 90 se actualiza con unos nuevos paragolpes que incorporan un faldón aerodinámico.



LOS VOLKSWAGEN DEL 90

MEJORAS DE FONDO

VOLKSWAGEN presenta un buen número de importantes cambios dentro de su gama para 1990. A la espera de los nuevos Golf y Polo, se han ido adoptando algunas de las mejoras técnicas que se verán en aquellos modelos.

En lo que se refiere al Polo hay que destacar la adopción de un sistema de inyección electrónica para el motor 1.3, gracias al cual se puede montar catalizador. La potencia es de 75 caballos, pero el vehículo cumple estrictamente las normas americanas de contaminación.

Por su parte, el Golf incorpora unos paragolpes de nuevo diseño, que protegen mejor y actualizan su imagen. Estos paragolpes tienen también un pequeño faldón.

La versión 16 válvulas tiene, asimismo, retoques estéticos. El Golf Cabrio se beneficia ahora de un sistema de plegado de la capota automático que se puede adquirir opcionalmente. Tanto el Corrado como el Jetta reciben algunas variaciones como unas llantas más anchas. También para la gama Golf, aparece una versión turbodiesel con el motor 1.6, pero con intercooler, con lo que la potencia llega a 80 caballos y el consumo medio se establece en 5,6 litros a los cien kilómetros, según datos del fabricante.

En lo que respecta al Passat, hay una nueva caja de cambios automática de cuatro velocidades de tipo inteligente, con bloqueo del convertidor de par. El Passat Variant puede disponer,

opcionalmente, de un sistema autonivelador en función de la carga.

Todas estas mejoras se incluirán en las gamas de Volkswagen a partir del Salón de Francfort, y poco a poco irán llegando a los modelos que se comercializan en España. Otras novedades, como el Passat Syncro con el motor G60 de 160 caballos, nos tendremos que conformar con saber que existen. Es destacable el gran esfuerzo que está haciendo la marca para dotar a todos sus modelos de sistemas anticontaminantes tanto en gasolina como en diesel. En este último aspecto, además de la incorporación del nuevo motor 1.9, también los modelos diesel del Golf y el Jetta incorporan sistemas antipolución.



El motor 1.3 del Polo recibe un sistema de inyección, mientras que el Passat Variant adopta un sistema autonivelante.

KOENIG PORSCHE 928 S4

PRESION BRUTAL

EL preparador germano Koenig ya está calentando motores de cara al Salón de Francfort, que se pondrá en marcha a mediados de septiembre. Cuatro novedades: Porsche 928 S4, Mercedes 560 SEC, BMW M-5 y Koenig Competition Evolution, un monstruo creado sobre la base de un Ferrari Testarossa.

El Porsche 928 S4 retocado por Koenig se configura como un verdadero proyectil; pasos de rueda gigantes, neumáticos descomunales y una parte posterior de anchura excepcional serán el escenario perfecto para que el motor, un ocho cilindros en V sobrealimentado por compresor, despliegue a gusto sus 430 caballos de potencia. El resultado final superará los 305 kilómetros por hora.

El Mercedes 560 SEC no se queda atrás; aletas ensanchadas al máximo, llantas de 10x17 pulgadas delante con neumáticos de competi-



ción de 245/40 17 y llantas de 12x17 pulgadas detrás, calzadas con neumáticos 335/35 17, son una buena base para los quinientos caballos del motor Mercedes Koenig, con ocho cilindros en V y dos turbos que permitirán superar los 300 por hora.

El BMW M-5 tendrá aspiraciones algo más modestas por cuanto la preparación de su mecánica se conformará con 350 caballos de potencia.

El modelo estelar del despliegue Koenig será, sin duda, el Competition Evolution, el coche de serie más

rápido del mundo. Su motor Ferrari, un boxer de doce cilindros sobrealimentado por dos turbocompresores, podrá llegar hasta los mil caballos, valor suficiente para rozar los 370 por hora de velocidad máxima... en las autopistas germanas, por supuesto.

ZENDER FACT 4

FIERA AL CARBONO

LOS especialistas de Zender han conseguido la proeza, su último modelo, el Fact 4, un biplaza con motor central de prestaciones excitantes, será el primer coche de calle con chasis realizado en fibra de carbono. El Fact 4 verá la luz en Francfort.

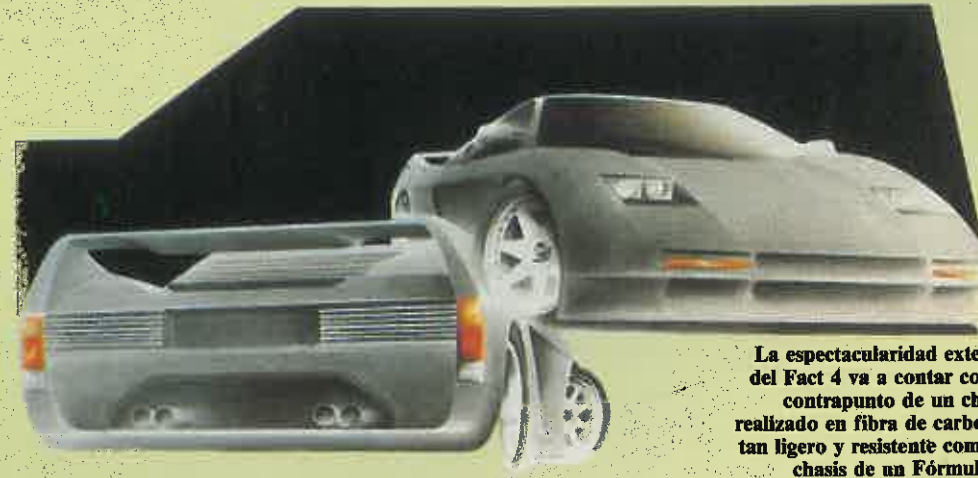
El coche diseñado por el estilista alemán Günter Zellner no ha cesado de progresar en su carrera; los retoques estéticos y los incrementos de potencia se verán acompañados, desde ahora, por un verdadero prodigio técnico, por un chasis fabricado en fibra de carbono, idéntico al utilizado por los monoplazas de Fórmula 1.

El chasis del Zender va a tener un peso increíble, mínimo, cincuenta y cinco ki-

los, una cifra impresionante para una «columna vertebral» sobre la que se asientan: el motor, las suspensiones y los pasajeros.

El Fact 4 irá animado por

un motor Mercedes de ocho cilindros en V cuya potencia rondará los cuatrocientos cincuenta caballos, suficientes para superar la barrera de los trescientos por hora.



La espectacularidad exterior del Fact 4 va a contar con el contrapunto de un chasis realizado en fibra de carbono, tan ligero y resistente como el chasis de un Fórmula 1.

NOVEDADES
AA 89
DA AUTO
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN
FRANCFORT

OPEL CALIBRA

...Y EL VECTRA SE HIZO COUPE

General Motors ha decidido volver a la lucha entre los vehículos con características de tipo coupé, dentro de un segmento que ha tenido olvidado en los últimos años. Para ello ha realizado un nuevo coche que se puede considerar como la auténtica versión deportiva del Opel Vectra, con una carrocería realmente muy estilizada y con los mejores motores que equipan a aquél. Es el Calibra.



El Opel Calibra es un vehículo muy bien conseguido en su aspecto aerodinámico. La forma de cuña y el frontal muy bajo son los aspectos más destacables de su línea externa.



Y no es que haya resultado fácil encontrar un nombre para este nuevo modelo, que no llegará al mercado español hasta mediados del próximo año, a la vez que al resto de los mercados europeos. Quizá una de las decisiones más difíciles ha sido la de buscar una denominación para el coche. Pero finalmente la decisión se ha tomado en favor del nombre de Calibra.

Básicamente el coche es una versión con una carrocería totalmente nueva realizada sobre la base mecánica del Opel Vectra. La aerodinámica ha jugado un papel importante a la hora de diseñar este Calibra. La búsqueda de una optimización de la aerodinámica ha llevado a los técnicos de Russelsheim a desplazarse por toda Europa realizando pruebas en los mejores túneles de viento, gracias a lo cual se

ha conseguido un coeficiente de penetración aerodinámica Cx, de sólo 0,26. Esto le convierte en el coche de cuatro plazas con mejor aerodinámica de cuantos se fabrican en el mundo.

En su interior, en líneas generales, recuerda también al Vectra, si bien los asientos son de nuevo diseño y ofrecen una gran sujeción. El cuadro de instrumentos es funcional y muy completo, y la lectura de los distin-

tos elementos que lo componen es muy cómoda. A pesar de tratarse de un coche de dimensiones exteriores reducidas, su habitáculo es bastante amplio, con cuatro plazas.

El maletero, un aspecto que no se tiene demasiado en cuenta en coches de tipo coupé se ha cuidado mucho en el Calibra, así como los espacios para situar esos pequeños objetos que habitualmente se llevan en los

bolsillos, y que en el momento de entrar en un coche es un problema su lugar de ubicación. En el Calibra existen varios espacios donde situarlos y además las puertas disponen de unas bolsas portaobjetos muy cómodas.

Mecánicamente existen dos motorizaciones, ambas empleadas ya en el Vectra, para este Calibra. Las dos con el motor de 2 litros de cilindrada, y respectivamen-

te con potencias de 115 y 150 caballos en función de que utilice la culata de dos válvulas por cilindro o la de cuatro. En este aspecto no hay novedad con respecto al Vectra. El coche utiliza gasolina de 95 octanos sin plomo.

Especial hincapié se ha hecho en el apartado de seguridad. Se ha instalado un volante nuevo con una mayor capacidad de deformación, lo que le hace mucho

más seguro, sobre todo en un coche en el que por su posición de conducción el conductor tiene poca capacidad de movimiento en caso de accidente.

También es nuevo y revolucionario su sistema de iluminación con faros de tipo elipsoidal. El conjunto incorpora faros de luz corta y larga, antiniebla, haces filiformes e intermitentes, todo ello agrupado en una sola caja de pequeñas dimensio-

nes. Este sistema representa una mejora en torno al 40 por ciento con respecto a la anterior generación de faros elipsoidales.

La opción de la caja de cambios automática ha sido planteada desde el primer momento en este Calibra. Pero se trata de un cambio muy especial, de cuatro marchas y en el que la electrónica juega un papel importante. A los ya conocidos sistemas para evitar so-





Los asientos delanteros ofrecen una gran sujeción del cuerpo
El volante es muy seguro por su gran capacidad de deformación

brepasar el régimen máximo de giro del motor se viene a sumar un embrague de bloqueo del convertidor para la tercera y cuarta, sistema por el cual se evitan pérdidas cuando el coche circula a gran velocidad.

Son tres las posiciones en las que puede ser empleado, «económica», «deportiva» e «invernal». Las dos prime-

ras se diferencian en el número de vueltas al que se realiza el cambio, mientras que la tercera, la invernal, se emplea en carreteras heladas. Entonces, al arrancar se utiliza la tercera velocidad con lo que se evita el riesgo de derrapar. Cuando se circula por encima de los 80 kilómetros por hora esta posición invernal pasa auto-



TRACCION INTELIGENTE

EL aspecto más interesante de este Calibra es su sistema de tracción de tipo 4x4 que se ofrece como un elemento opcional sobre la base del modelo equipado con cambio manual de cinco velocidades. Es el denominado sistema de tracción a las cuatro ruedas de tercera generación y ha sido diseñado conjuntamente por los técnicos de Opel y de Steyr Puch, empresa especializada en sistemas de tracción integral.

Básicamente, el sistema consta de la caja de transferencia, con un acoplamiento viscoso integrado y un embrague multidisco para interrumpir la transmisión en un caso especial. Esta caja de transferencia se encarga de repartir la potencia entre los ejes delantero y trasero de forma variable en función de las condiciones de marcha.

El sistema de acoplamiento viscoso, explicado de una manera simplista,

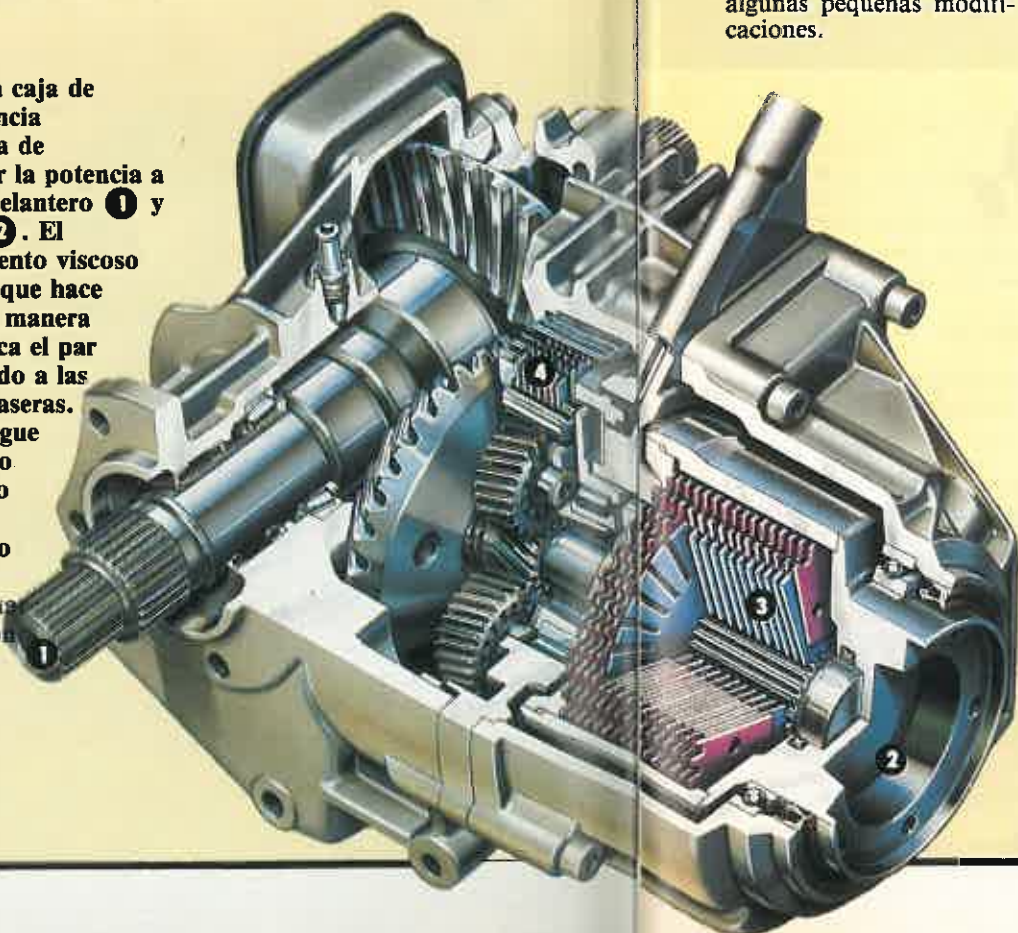
es como una cuchara que se agita en un recipiente lleno de pasta. Cuanto más deprisa giremos la cuchara, más tendencia tendrá el recipiente en su conjunto a dar vueltas. O traducido a un coche, cuando existe alguna tendencia por parte de las ruedas delanteras a patinar sobre una superficie deslizante, los discos interiores del acoplamiento viscoso que están unidos a las ruedas delanteras girarán con más rapidez que los unidos a las traseras. Y como consecuencia de ese arrastre viscoso inmediatamente se transmitirá más potencia a las ruedas traseras, eje en el que en ese momento existe una mayor adherencia. Dicho en pocas palabras, el acoplamiento viscoso detecta y compensa las diferencias entre las velocidades de giro de las ruedas delanteras y traseras.

Otro aspecto importante de este sistema de tracción 4x4 es la eliminación de la tracción trasera cuando se pisa el pedal del freno, lo que facilita el fun-

cionamiento del sistema antibloqueo de frenos. Todo ello siempre que la velocidad de marcha sea superior a los 25 km/h, ya

que a velocidades inferiores, y para evitar constantes acoplos y desacoplos de la transmisión trasera en el tráfico urbano no funcio-

Esta es la caja de transferencia encargada de transmitir la potencia a los ejes delantero ① y trasero ②. El acoplamiento viscoso ③ es el que hace variar de manera automática el par transmitido a las ruedas traseras. El embrague multidisco hidráulico ④ es el encargado de desconectar la tracción trasera cuando se pisa el pedal del freno.

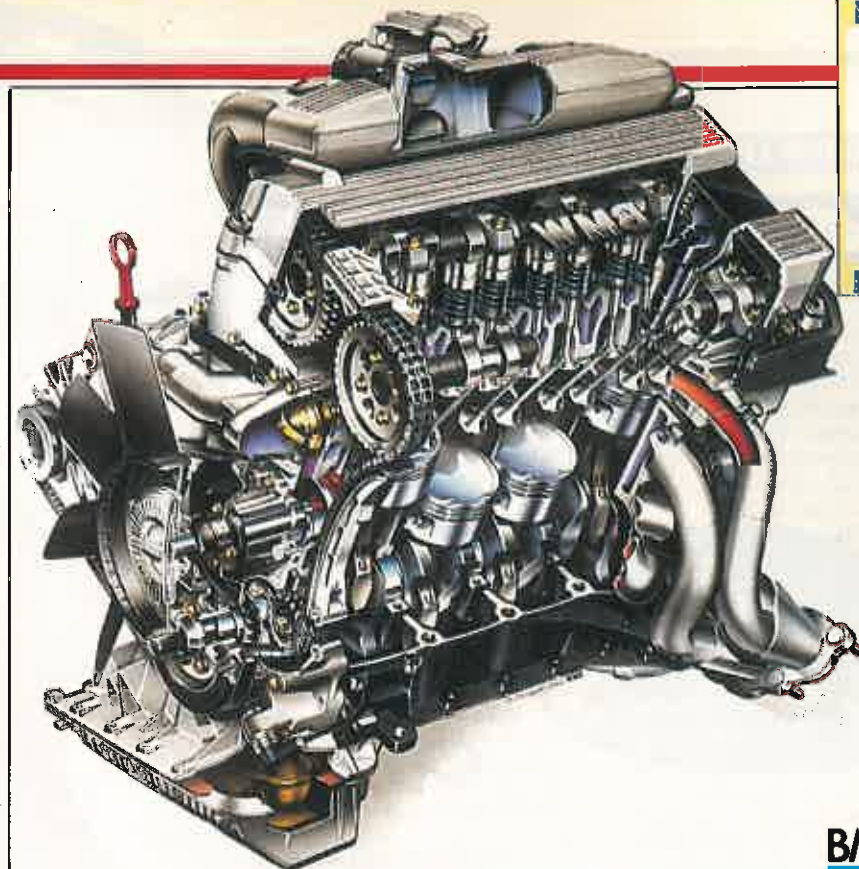


máticamente a la económica.

El Opel Calibra, al menos por el momento, equipará los motores de 2 litros de cilindrada, si bien existe la posibilidad del empleo de un nuevo motor de seis cilindros que está siendo evolucionado por General Motors.

Carlos Cancela

Fotos: Alfonso J. Nieto



El nuevo motor con culata de 16 válvulas, proporciona 136 caballos, una potencia más en la línea de lo que ofrece la competencia.

BMW 318iS

TRAS LA ESTELA GTi

HASTA ahora el usuario de un BMW 318i, no se sentía nada contento cuando veía cómo un Golf GTi o un Kadett GSi le sobrepasaban con facilidad. La solución está a la vuelta de la esquina, pues el nuevo BMW 318iS, utilizará una culata de cuatro válvulas por cilindro, una culata derivada de la utilizada en el M-3 y que sumado a otras modificaciones, supondrá un aumento de potencia que sube desde los 113 a los 136 caballos (siempre hablando de unidades con catalizador), potencia equiparable ya a otros modelos de la competencia, y más en la línea con el carácter deportivo con que ahora se quiere rodear a estos modelos. La inyección electrónica digital va acompañada en esta ocasión por un sistema derivado de la Fórmula 1 que sustituye a la bobina convencional. Ahora cuatro bobinas de tamaño reducido se reparten el trabajo produciendo una chispa con un rendimiento absolutamente perfecto. Todo esto debe repercutir directamente en un funcionamiento más suave si cabe del nuevo motor, y también en la economía de consumo. Las prestaciones

han aumentado considerablemente y si hasta ahora el velocímetro se quedaba en los 188 kilómetros por hora, esta cifra aumenta en el nuevo modelo hasta los 202 kilómetros por hora. En aceleración, las mejoras también se hacen patentes y de 0 a 100 kilómetros por hora se pasa de 10,8 a 9,9 segundos.

En el 318iS, la suspensión se ha rebajado ligeramente, unos 20 milímetros, y se le

ha dotado de un equipamiento M-Technik que incluye alerón delantero y trasero. Con ello se ha conseguido un aspecto algo más agresivo.

La diferencia de precio respecto al modelo comercializado hasta ahora no será demasiado alta, teniendo en cuenta las mejoras con las que se encontrará el comprador. En Alemania el aumento ronda las doscientas mil pesetas.

La bobina se ha sustituido por cuatro más pequeñas que producen una chispa perfecta. En el exterior destacan los apéndices aerodinámicos.



BOB EATON: PRESIDENTE DE GENERAL MOTORS EUROPA

"EN LOS AÑOS 90, NOSOTROS Y TRES MAS"

Una entrevista de:
Edouard Seidler

DURANTE toda su vida profesional, Bob Eaton, nuevo presidente de General Motors en Europa, ha ejercido cargos técnicos. El último de ellos: responsable del conjunto de equipos técnicos de GM en Detroit, desde el diseño hasta el desarrollo. En Zurich coordina y dirige las operaciones europeas de GM-Opel en Alemania, Vauxhall, Lotus y Bedford-Isuzu en Gran Bretaña, además de los coches importados de Amé-

rica. Hasta ahora ha tenido gran éxito: si las ventas europeas representan tan sólo una sexta parte del total de GM, sus beneficios de 1988 —1,81 mil millones de dólares (226.805.670.000 pesetas), más que Renault o PSA— suponen más de la tercera parte de los beneficios globales de la «Corporación». «Después de varios años mediocres» —me dice Eaton en esta entrevista exclusiva—, «llevamos ya tres años muy buenos, y 1989 deberá ser mejor todavía. Cuando se produce todo lo que se puede, los resultados son siempre buenos. Podríamos haber vendido doscientos mil coches más si hubiésemos estado en condiciones de fabricarlos. Nuestros productos han mejorado y hemos aprendido a utilizar mejor nuestra capacidad. Por ejemplo, tenemos ya un equipo nocturno trabajando en España, y tenemos otras ideas en este sentido para sacar mayor provecho a nuestros medios. Estoy convencido de que aumentaremos nuestra producción de 1,3 a 1,5 millones de unidades sin necesidad de aumentar el utillaje.»

—¿Qué le ha sorprendido más al llegar a Europa?

—El mercado es mucho más distinto

de lo que yo creía. Más interesante que el americano.

—¿Bajo qué punto de vista?

—Todo lo que está pasando con vistas a 1992, las reestructuraciones, la llegada de nuevos competidores. Me recuerda la América de hace cinco o diez años.

—¿Antes de las asociaciones Detroit-Japón?

—La reestructuración que hemos presenciado en Estados Unidos tam-

bién afectará a Europa, aunque puede que de otra manera. Aquí hay seis grandes fabricantes que tienen cada uno entre un diez y un quince por ciento del mercado. Sería poco realista pensar que los seis sobrevivirán en su estado actual, probablemente no quedarán más de cuatro.

—¿Cuáles?

—General Motors y tres más. Ya veremos...

—¿Cómo sucederá eso?

—Nadie se hundirá, pero habrá asociaciones. Entre europeos, quizás entre europeos y japoneses...

—Con una guerra de precios comparable a la que reina en Estados Unidos...

—Sin duda. De momento, cada uno trata todavía de ganar algo más de dinero.

—¿Qué mercado prevé usted para 1989?

—Aproximadamente el mismo que para el año pasado, trece millones de unidades. Para nosotros, algo más de un millón y medio. Y los beneficios, igualmente a la alza.

—¿Mediante la simple reducción de estrangulamientos?

—Sí, y porque no hemos tenido un gran lanzamiento este año. Las ventas del Vectra no estuvieron mal el año pasado.

—¿Qué necesita GM para ser un competidor más temible en Europa?

—Mejor imagen. Para mejorarlo estamos haciendo mejores productos. Se van a sorprender.

—¿Utilizando a su filial Lotus, por ejemplo?

—El futuro Lotus M 100 es uno de esos productos. Pero Lotus hace otras cosas para nosotros aunque no utilicemos su nombre. Tenga en cuenta que, antes de adquirirla, los ingenieros de Lotus ya trabajaban para GM en un cincuenta y siete por ciento. Ahora la proporción es de un tercio, pero porque Lotus se ha desarrollado. Antes tenía quinientos noventa empleados y ahora mil cuatrocientos.

—La escudería Lotus no les pertenece. Sin embargo, ¿pondría el nombre de GM en un coche de F-1?

—No. Me hubiera gustado, pero es

EL HOMBRE

Bob Eaton, de 49 años de edad y presidente en la actualidad de GM-Europa. Es Ingeniero mecánico y empieza a trabajar en la firma Chevrolet en el año 1963. Pasa a la dirección técnica del grupo en 1971, convirtiéndose en ingeniero jefe de «coches» en 1976. Director de Oldsmobile en 1979, vicepresidente de la Corporación y responsable de sus actividades técnicas durante dos meses de 1988, antes de que se le nombrara, el 28 de junio de ese mismo año, presidente de General Motors Europa.

LA EMPRESA

General Motors Europa.

- Ventas 1988 (Opel, Vauxhall, Lotus): 1.350.000 vehículos (10,6 por ciento del mercado europeo).
- Volumen de negocios en 1988: 16,3 mil millones de dólares (2.042.504.100.000 ptas).
- Beneficio neto: 1,81 mil millones de dólares (226.805.670.000 pesetas).
- Personal empleado: 112.000.

muy caro: cincuenta millones de dólares (6.265.350.000 ptas.) al año. En tanto en cuanto que somos fabricantes, deberíamos por lo menos hacer un motor. Estuvimos a punto de hacerlo, adaptando nuestro motor de Indianápolis a la F-1. Pero pensamos que lo mejor era que nos dedicáramos a ganar dinero.

—¿Tienen pensado participar en algún otro tipo de competición?

—Sí. Hemos confiado la responsabilidad de nuestro programa deportivo a un equipo de tres hombres. Antes, el deporte era sólo asunto del departamento comercial.

—Ustedes tienen otro punto flaco, su red comercial. Han empezado tarde...

—Desde luego, y somos conscientes de ello. Hemos comenzado por el producto. Cuando éste se beneficie de la

"El Calibra, nuestro coupé de base Vectra pero con una carrocería totalmente nueva, suspensión independiente y tracción total, estará en el Salón de Francfort»



El futuro Lotus M 100 será un deportivo pequeño, potente y con un precio bastante razonable.

“Estoy convencido de que los japoneses controlarán el veinticinco por ciento del mercado europeo en 1995, sobre todo si Europa no reacciona con agresividad»

mejor aceptación por parte del público, nuestras redes podrán mejorarse. El éxito comercial del Vectra lo demuestra. Ahora viene el Calibra, nuestro coupé, de base Vectra, pero con una carrocería totalmente nueva, con suspensión independiente, tracción total, etcétera. Estará en Francfort.

—¿Cómo le ayuda su pertenencia a un grupo mundial?

—Tenemos acceso a todas las investigaciones y desarrollos en curso.

—Dar o recibir, ¿qué es lo que hace más GM-Europa?

—Ambas cosas. Damos mucho en lo que se refiere a coches pequeños de tracción delantera. Recibimos en cuanto a descontaminación. Y para los pequeños vehículos comerciales utilizamos Isuzu.

—¿Nadie se ha opuesto a que vendan su Isuzu Rascal anglo-japonés en Europa? ¿Se debe esto a que el volumen es más bien débil?

—Podría ser. Nuestro contenido local es de un sesenta y cinco por ciento. Pero superaremos el ochenta por ciento equipándolos con motores Opel.

—El Pontiac fabricado en Corea y vendido en Estados Unidos es, en realidad, un Opel Kadett. ¿Vendería GM en Europa coches fabricados en Japón o en Corea?

—No. Para los coches particulares queremos ser una sociedad totalmente europea con tecnología alemana. De momento, los mercados son lo bastante amplios y diferenciados como para tener que justificarse utilizando el mismo producto en todo el mundo.

—¿Qué consecuencias tendrá la crea-



Sorprender con mejores productos
El reto de Bob Eaton en Europa

ción del «mercado único europeo» sobre el mundo del automóvil?

—El mercado se desarrollará gracias al aumento del poder adquisitivo. Este desarrollo afectará sobre todo a la Europa del sur, con mercados tan importantes como los de Francia e Italia. Eso nos afecta precisamente porque son las zonas donde menos fuerza tenemos. Sin embargo, progresaremos, pese a la intensificación de la competencia, que será igual para todos. El mercado europeo se va a abrir más y habrá que hacer frente a esto también. Poco importa a dónde vayan los japoneses a por sus coches: producción en Europa, importación desde Japón o desde Estados Unidos. En cuanto a la competencia comercial, eso no es importante. Los japoneses harán acto de presencia. El mercado europeo es muy importante, casi un treinta por ciento superior al de Estados Unidos. Nadie podrá abstenerse. Por eso digo que habrá reestructuraciones, que algunos fabricantes no podrán continuar solos.

—Se pueden establecer cupos. Por ejemplo, un cupo japonés global del once por ciento del mercado europeo.

—No, no, no. Los japoneses no lo aceptarán. Puede que aceptaran limitar sus importaciones al once por ciento durante algún tiempo. Pero su producción local irá en aumento. Ya se sabe que solamente Nissan y Toyota proyectan fabricar seiscientos mil coches al año en Gran Bretaña. En conjunto, los japoneses ensamblarán con el tiempo hasta un millón y medio de coches en Europa. Estoy convencido de que controlarán el veinticinco por ciento del mercado europeo en 1995, sobre todo si Europa no reacciona con más agresividad que Estados Unidos cuando este país se vio en las mismas circunstancias. Habrá alianzas estratégicas entre europeos y los japoneses.

—Con las sobrecapacidades que se instalarán, conoceremos terribles batallas comerciales.

—Desde luego. Y los coches extranjeros se precipitarán sobre los mercados anteriormente protegidos, como los de Francia e Italia, porque serán mucho más fáciles de conquistar.

—Los europeos también podrían oponerse a las importaciones de productos americano-japoneses procedentes de Estados Unidos.

—¿No veo cómo! Europa ha vendido más de quinientos mil coches por año a Estados Unidos. ¿Pretende usted que se oponga a los coches fabricados allí por obreros americanos? Sería una locura, un suicidio.

—¿De qué forma ha contribuido la integración europea al progreso de GM?

—Ahora tenemos una visión paneuropeísta, en lugar de la visión alemana. Hasta hace poco tiempo, estábamos concentrados en Alemania y algunas personas se ocupaban de la importación-exportación. Ahora somos completamente europeos. Hemos necesitado mucho, mucho tiempo para ello. Deberíamos haberlo hecho en los años cincuenta.

—¿Sus objetivos para GM-Europa?

—Ser el número 1 en penetración del mercado, beneficios e imagen. ■



El Pontiac, un Opel Kadett fabricado en Corea
Se vende en Estados Unidos pero no en Europa



El Corsa dos millones, ya en la calle
Sin grandes inversiones GM puede aumentar la producción

Mercado

VEHICULOS INDUSTRIALES

IVECO TURBODAILY 4x4

SIN FRONTERAS

COINCIDIENDO con el Salón del Vehículo 4x4, Iveco aprovechó para presentar la gama Turbodayly 4x4, unos vehículos de tracción a las cuatro ruedas que derivan de la serie Turbodayly con tracción trasera. Su aspecto exterior, salvo la mayor altura que tienen con respecto al suelo, es totalmente idéntico al de los turbodayly ya conocidos, viéndose beneficiados por los cambios estéticos que el fabricante realizó a toda la serie hace tan sólo unos meses.

El motor que ha elegido el constructor italiano para impulsar a los nuevos 4x4 es similar al que utiliza el resto de la gama. Un propulsor de cuatro cilindros de 2,5 litros, que gracias al turbocompresor con que va equipado proporciona un rendimiento de 103 caballos, potencia más que suficiente para mover sin problemas a los modelos que componen la gama a 110 kilómetros por hora. La única diferencia mecánica con respecto a sus predecesores es lógicamente el sistema de tracción integral, muy similar al de cualquier vehículo todo terreno. La caja de trans-



El aspecto exterior de las nuevas Iveco sólo varía en su altura, algo mayor. El cuadro de instrumentos no tiene nada que envidiar al de un turismo.



fert tiene cuatro posiciones, una en la que la tracción es sólo a las ruedas traseras, otra en 4x4 en marchas largas, una tercera también en 4x4 pero con velocidades cortas y la cuarta que es una posición neutra. El sistema dispone de un bloqueador del diferencial central, muy útil cuando se circula por terrenos difíciles, que evita que el vehículo se pueda quedar atascado.

Lo cierto es que en pleno corazón de los Alpes franceses, sobre un circuito extremadamente difícil, los Iveco Turbodayly 4x4 dieron muestras de una excelente movilidad campo a través, sorteando los obstáculos que se les ponían por medio sin ningún inconveniente, haciendo gala de una inmejorable tracción. Después de la prueba quedó demostrado que son ideales para transportar todo tipo de carga y realizar trabajos en sitios difíciles, por laderas con unos desniveles impensables hasta ahora para un vehículo industrial de sus características.

Otra de las ventajas de estos nuevos 4x4 es la variedad de modelos que componen la serie, con una infinidad de utilidades, desde el típico furgón cerrado hasta un coche de bomberos, pasando por un furgón blindado o adaptado para camping. En la mayoría de los países europeos comienza su comercialización de inmediato, en España tendremos que esperar a que pase los trámites de homologación y estará disponible a final de año.

Manuel Madrid

SALON 4x4

EL TERRANO FUE LA ESTRELLA

SE ha celebrado en Val d'Iser la sexta edición del Salón del Vehículo 4x4. Entre las novedades hay que destacar el nuevo Nissan Terrano impulsado por un motor diesel de 2,7 litros turboalimentado con una potencia de cien caballos. La carrocería en nada ha cambiado con respecto al resto de la gama y sigue haciendo gala de un magnífico interior. Otra de las novedades del Salón de Val d'Iser era una versión de Aro Da-

cia equipado con un motor Renault diesel; también el Bertone Freeclimber fue una de las estrellas de la muestra. Una vez clausurado el Salón, el Freeclimber comenzará a comercializarse en Europa, aunque en España esto no será posible hasta final de año, una vez realizados los trámites de homologación.



Motor 16/17

Mercado

MOTOS

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

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

APRILIA

AP 1 Replica	134	504.500
Tuning Wind	134	558.800
Red Rose	134	549.000

BENELLI

125 S	124,0	249.119
300 S/NT	300	812.100
300 S/NT	300	1.004.920

BETA

TR-3 16	49	159.500*
TR-34 50	49	270.800*
TR-34	250	569.500*

BIMOTA

DB 1 Strada	748	2.250.840
DB 1-S	748	2.464.417
VB 5	1.188	2.019.200

BMW

R-65	650	1.015.223
R-80	748	1.115.223
R-80 GS	748	1.170.223
R-80 RT	748	1.336.933
R-100 GS	987	1.136.223
K-75 T	740	1.236.223
K-75 C	740	1.266.724
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 azurra 350	349	643.563
Alett Electra 125	123,1	338.233
Blaze 125	124,6	470.728
Cools 80	74	378.278
Cruiser 350	124,6	470.585
Elefant 350	343,2	712.500
Elefant 750	748	1.102.237
Freddie C 12 125/80	124,8	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.076
Tamoco 125	124,6	535.360

DERBI

Variant California	48,7	99.970
Variant SLX America	48,7	109.590
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start CH	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport CH	49,9	121.350
Start 440 DS CH	49,9	151.350
Start 48 World Champ	49,9	160.390
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FOX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Indiano 350	348	673.628
Indiano 650	650	1.000.180
Pass 750	748,1	1.707.580
Pass 900	886	1.384.130
750 Sport	348	1.232.548

FANTIC

Timber 150	49	129.900
Rival 75	39	318.500
Orion 75	34	340.500

GAC

Cady	49,9	82.800
Cady LJA	49,9	89.800
Onix	49,9	95.950
Onix II	49,9	105.500
AV-90	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	96.200
D-55 Cross	49,9	114.600
D-55 E	49,9	106.500

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

GARELLI

Team Matic	49	118.348
Team Bimatic	49	174.821
Team Bimatic ES	49	147.172
Formuno Reid	49	175.900
GTA 2 FD ES	124,8	373.716
GTA 3 FD ES	124,8	383.100
Tiger XLE	124,8	439.019
Sahel 80	74	379.000

HARLEY-DAVIDSON

XLH Sportster 888	883	1.180.447
XLH Sportster 883 Hugue	883	1.232.080
XLH Sportster 1200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springer Softail	1.340	2.162.001
FLHS Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHTC Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

HONDA

PXR 50	49	157.900
SR 75	74	229.900
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	289.000
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	560.000
XL 200 R	194	490.000
XLX 350	347	599.000
CB 450 N	447	699.000
XL 600 V88	553	1.029.000
XL 600 V88	553	979.000
NK 650	644	850.000
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	999.000
CBR 600 F	598	1.215.000
XBR 600	598	699.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000 F88	998	1.580.000
CBR 1000 F89	998	1.680.000
GL 1500	1.520	2.980.000

HUSQVARNA

VNMR 125	124,6	631.757
VR 250	248	798.007
VR 250	248	855.889*
VR 330	330	851.074*
VR 330	330	954.126*
TE 330 4T	330	977.111
TE 330 4T	330	911.513*

ITALJET

Burster	49	119.080
Victory	49	133.000
Winner	49	198.500
Tiffany	49	134.000
Cayote Quad	49	189.000
Pack-3	49	184.950

JAWA

350 Twin Sport	343,2	769.970
----------------	-------	---------

JJ-COBAS

TA Minarelli 80	70,6	650.000*
TA Hueso 90	79,9	1.000.000*
TB1 MBA 125 Mono	124	1.750.000*
TB2 125 Mono	124	1.650.000*
JC-2 KTM 250	238,6	900.000*
JC-3 KTM 250	238,6	1.350.000*
JV-4 Yamaha 250	240	1.450.000*
TH-3 Rotax 250	250	2.550.000*

KAWASAKI

Z-400 F-2	399	688.000
KLH 650 Tengel	648	894.000

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

KTM

GPX-900-R	592	1.076.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	987	1.518.000

LAMBRETTA

300	198	345.390
-----	-----	---------

LAVERDA

LE Uno 125	123,6	243.672
------------	-------	---------

MECATECNO

Mini 4*	47,7	117.900
Micro GP*	47,7	113.900
Huracán*	49,5	129.900
Chic*	49,5	131.900
Dragonfly*	50,5	430.000

MERLIN

DG-21*	47,6	187.600
DG-21 E1*	47,6	207.200
DG-7 125	124,6	324.800
DG 3.50 PLUS E-1*	346,8	457.500
DG 3.50 PLUS E-1 mat.	346,8	593.255
DG 3.50 '88 Lejuna*	346,8	506.120
DG 3.50 '88 Lejuna mat.	346,8	619.790
DG 3.50 Creta	346,8	504.734
Normada 500 4T	462	948.205

MONTESA

Cota 125	124,9	334.100
Cota 304*	237,5	343.440
Cota 304	237,5	429.400
Cota 307*	237,5	398.400
Cota 307	237,5	471.290
Cota 335*	337,5	390.200
Cota 335	337,5	478.812
Enduro 380 H-75	349,8	460.310

MORINI

KJ 125	124	209.500
Nanguro 350	344,1	619.255
Escalibur 350	344,1	699.165
Carnel 501	507	748.830
Escalibur 501	507	879.290

MOTO GUZZI

V-65	643,4	832.049
V-65 c	643,4	912.734
V-65 TT/NTX	643,4	986.050
V-65 Lario	643,4	989.670
V-65 Florida	643,4	935.049
V-65 Florida c/extra	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
La Mans 1000	948,8	1.113.615
1000 California II	948,8	1.326.888

MZ

ETZ 250	242,2	290.000
ETZ 250 c/alcantar	242,9	359.000

PEUGEOT

Vogue Eco	—	85.749
Vogue Super	—	95.771
103 ZT-E	49	64.877
103 MY-E	49	94.892
Country MXR*	—	91.990

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

RIEU

Sprint N	49,6	106.844
Sprint A/E	49,6	126.568
RV 50	49	159.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermarathon 4v FD/M	49	146.600
Supermarathon 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	240.912
Marathon 74 4-6	74,6	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.320

SUZUKI

Maxi PA	49	112.900
Maxi PAD	49	115.900
Maxi EL	49	138.900
Maxi L	49	153.900
Link Vario	73	219.900
TS 125 X	124	409.500
PO 125 Gamma	123	409.800
GS 400 S	448	690.000
GS 1000 E	487	708.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 100 D'abel	589	800.000
DR 150 Big	727	899.000
GSX 750 F	748	1.162.000
GSX 750 R	748	1.485.000
GSX 1100 R	1.127	1.740.000
GSX 1100 F	1.052	1.790.000

TORROT

City X*	45	91.240
Cyclomatic	45	109.714
Cyclomaster	45	109.714
Cycloscooter	45	130.294

URAL

Ural Base	500	589.790
Ural Extra	500	639.790

VESPA

Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elastart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 c.c. Elastart	123,5	223.300
Vespa XL 125 c.c. Plurimat	123,5	245.100
Vespa TS Sport	123,5	287.200
Vespa TS Sport Elastart	123,5	286.600
Vespa 200 Irs	197,9	274.500
Vespa 200 TX	197,9	291.500
Vespa 200 Irs Elastart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elastart	197,9	322.800
Vespa 400 ALX	49,7	110.400
Vespa 400 ALX	49,7	120.200
Vespa 400 ALX	49,7	139.800
Puch Condor	49	179.600
Gilera XR1	124	460.000
Gilera RRT Nebraska 125	124	421.792
Gilera KK 125	124	498.832
Gilera MX1 125	124	499.500
Gilera Dakota 350	346,9	702.373
Gilera Dakota 350 ER	346,9	649.000
Gilera Dakota 500	491,9	754.243
Gilera Dakota 500 ER	491,9	787.493
Gilera Saturno 500	491	919.163
Gilera XRT 600	598	799.500

YAMAHA

Yamfi	49	125.122
DT-30	72,9	285.100
DT-30 LC	72,9	331.100
TZR 80	72	340.100
TZR 125	124	505.100
RD 125 LC/C	123	425.100
DT 125 LC	123	440.350
SR 125	124	335.100
SR 250	249	430.100
SR 250 E	249	447.100
RD 350 LC/C	347	714.100
XT 350	347	613.000
XZ 400	399	700.100
SRX 600	608	785.000
XJ 600	599	838.000
XT 600	599	788.000
XT 600 Tenere	749	1.514.000
FZ 1000	989	1.833.000
FJ 1200	1.188	1.738.000

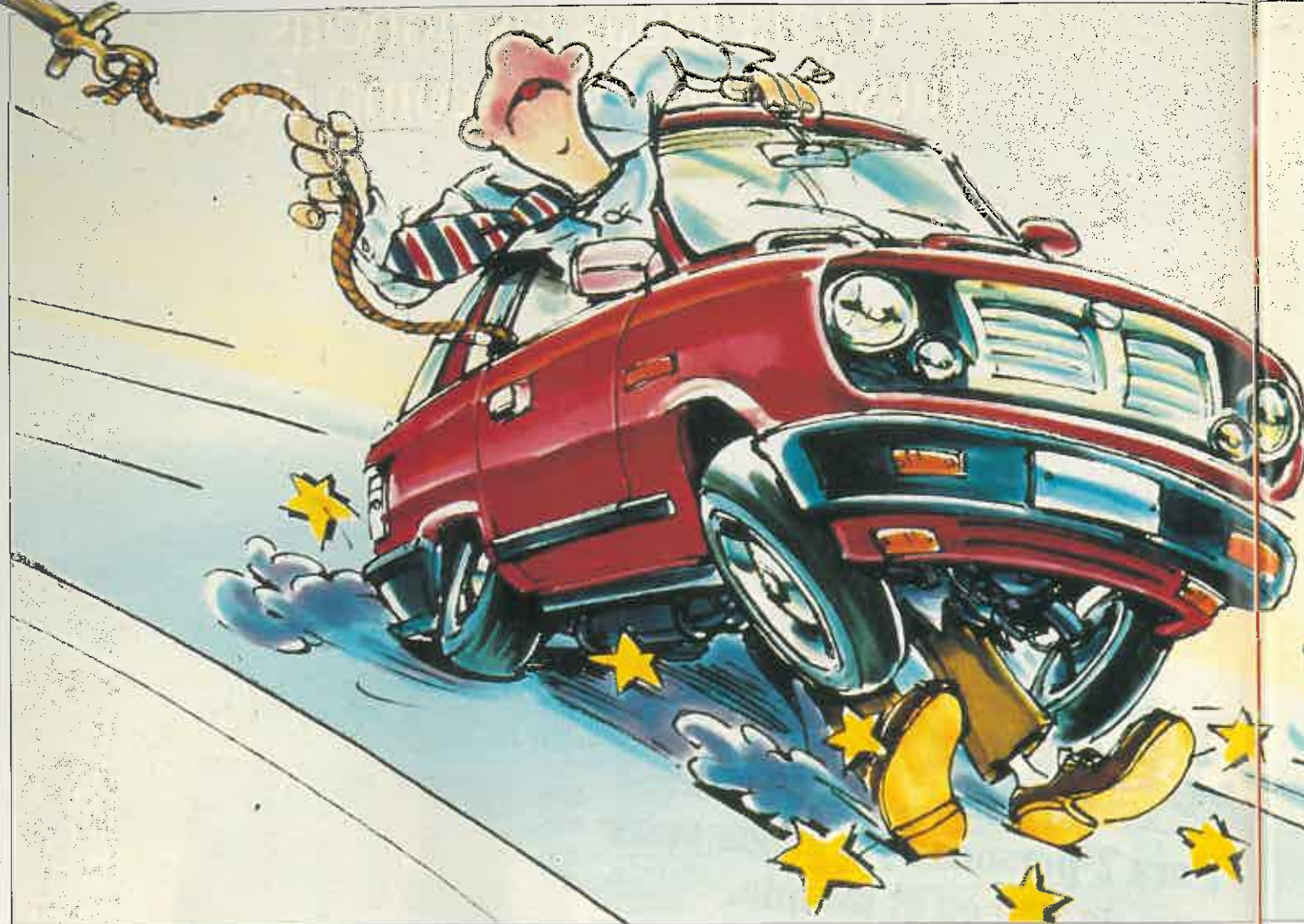
Ojalá todas las noticias fuesen tan ciertas como ésta.

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

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

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

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



La Comisión Europea ha abierto un procedimiento oficial contra España a causa de las ayudas públicas a la industria del automóvil, ayudas que pueden atentar contra las estrictas normas de la competencia europea.

LA CE INVESTIGA A ESPAÑA FRENO A LAS AYUDAS AL AUTOMOVIL

CUANDO la «España oficial» acababa de cerrar las ventanillas en plena canícula veraniega, una noticia procedente de Bruselas removía en sus asientos a los responsables de la política industrial: la Comisión Europea, órgano ejecutivo de los «Doce», abrió un procedimiento oficial contra España y Alemania Federal por su negativa a aceptar la política común de ayudas al sector del automóvil. Se cernía de nuevo la sombra del Tribunal de Justicia Europea,

cómo ha sido tan habitual desde que nuestro país ingresara en la Comunidad Europea.

La historia es relativamente reciente. A finales del pasado año, la Comisión de las Comunidades aprobaba una normativa por la cual se requiere la notificación previa a ese organismo de todas las propuestas de subvención al sector del automóvil, siempre que el presupuesto del proyecto supere los doce millones de ecus (unos 1.560 millones de pesetas). Los responsables comunita-

rios justificaron esta medida por la necesidad de dotar de mayor transparencia y control a la industria automovilística para evitar distorsiones en la competencia. La disposición fue aceptada por diez Estados miembros, pero Alemania Federal y España presentaron serias objeciones, negándose a aplicarla.

La noticia creaba un cierto malestar entre los responsables de la industria española, y fuentes del sector denunciaban a MOTOR 16 la «inelegancia» de



El plan de inversiones de Volkswagen en Seat puede verse afectado, entre otros, por la nueva normativa comunitaria.



Bruselas al anunciar el procedimiento «cuando acabábamos de cerrar los despachos, lo que no nos deja margen de maniobra, y pocas fechas después de que España haya dejado de ocupar la Presidencia de las Comunidades».

Dentro de esta historia, las posturas están claramente definidas. El Gobierno español argumentó en su día que sólo aceptaría el programa comunitario si éste fuera parte de una amplia política industrial para el automóvil europeo, que permitiera al sector productivo español competir en igualdad de condiciones con el resto de los países comunitarios. La República Federal de Alemania alega por su parte, razones opuestas al estimar que este nuevo requisito comunitario persigue objetivos de política sectorial y manifiesta que es más correcto dejar actuar a las fuerzas del mercado. También apuntan las autoridades de Bonn que sus ayudas regionales son neutras en términos de impacto sectorial y que no provocan perturbaciones de la competencia en el área de los «Doce».

Para las mismas fuentes españolas, «no tiene sentido estudiar solamente las ayudas estatales sin contar antes con

una estrategia global de la Comunidad en este sector» (ver MOTOR 16, núm. 288). Esa estrategia, que España trató de impulsar con fuerza durante su presidencia, contiene en un principio capítulos polémicos como el porcentaje de componentes nacionales de los coches japoneses aquí montados o la liberalización del comercio con Japón.

El hecho es que la Comisión va a estudiar treinta y dos programas de ayuda españoles, la mayoría de ellos encuadrados dentro de la política de desarrollo regional, pero también dentro de proyectos de investigación y desarrollo, protección del medio ambiente, conservación de la energía y creación de empleo. Aunque la Administración española mantiene un mutismo total sobre el importe global de todo este asunto, esta revista ha podido saber que puede afectar a operaciones de cable como el plan de inversiones de Volkswagen en Seat, mientras que no habrá problemas con los 85.000 millones de pesetas oficiales que se aprobaron recientemente para Enasa.

Desde la Comisión se hace hincapié en que no debe haber excesiva preocupación entre los países implicados, ya que la cuantía de las ayudas que se están dando a fabricantes de automóviles son muy altas, dada la buena marcha del mercado. Ahora bien, también apunta que no está dispuesta a atender a las mil y una peticiones que se presentan si es que se convierten en realidad las oscuras previsiones para la demanda a corto plazo. En Bruselas no se cansan de repetir que en los últimos cinco años los países miembros han destinado cerca de doscientos mil millones de pesetas en subvenciones oficiales a su industria automovilística, algo que se debe rechazar si se quiere alcanzar un mercado nítido.

Además, la Comisión ha abierto un expediente de información sobre el proceso de desmantelamiento del viejo monopolio petrolero, que ha sido denunciado por las multinacionales del sector. La denuncia se centra en el régimen concesional de las gasolineras y los contratos firmados durante los últimos años entre refinerías y propietarios de estaciones de servicio.

Esa petición de información surge al considerarse que esos contratos, al ser de carácter privado, atentan contra la propia naturaleza jurídica —el contrato público— del sistema de concesión de las estaciones de servicio, es decir, el régimen jurídico por el que el Estado español concedió autorizaciones a largo plazo para la instalación de gasolineras. O, lo que es lo mismo, que los contratos de arrendamiento y abandono de las estaciones de servicio por parte de Campsa y las refinerías serían nulos por existir con anterioridad un contrato de carácter público, la concesión, que regulaba la relación.

Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA

CONCESIONARIOS POR LIBRE

LA Comisión Europea acordó la pasada semana obligar a los fabricantes e importadores españoles de automóviles a liberalizar los precios de venta que imponían a los concesionarios que conforman sus redes de distribución por todo el país. Según las autoridades comunitarias, la práctica de imponer a los distribuidores las tarifas publicadas por la empresa matriz en sus operaciones con los usuarios era contraria al ejercicio de libre competencia dentro de la Comunidad Europea.

De momento, algunos constructores e importadores de automóviles que operan en nuestro mercado han enviado ya a sus agentes una circular especial en la cual se les indica que los precios de venta de sus vehículos y recambios son sólo aconsejables, pero no obligatorios. Como se puede comprobar en algunos medios de comunicación, esta nueva fórmula aparece ya en la publicidad.

El resultado de esta nueva actitud es que los concesionarios, en el libre derecho de sus prerrogativas, pueden ofrecer precios más competitivos a sus clientes, de acuerdo con criterios puramente empresariales.

Ahora bien, una cosa es la teoría y otra la práctica. Al poco de conocerse la noticia, fabricantes e importadores aclaraban que los actuales precios de venta por ellos fijados están muy ajustados a los costes, por lo que es poco probable que los concesionarios puedan aplicar rebajas sustanciales, al menos de cara al gran público. Otra cosa serán sus negocios con los profesionales. Lo que sí es evidente es que la medida es buena, ya que va a fomentar la competitividad entre los vendedores, y eso siempre supone un estímulo para las ventas.

Por otra parte, en el sector se estima que la medida será más beneficiosa para los precios de los automóviles usados, que tampoco podrán ser prefijados como venía sucediendo hasta ahora.



El camino hacia la cumbre está reservado a unos pocos.



Muy pocos llegan lo suficientemente alto como para replantearse la noción de lo que debe ser un automóvil. A partir de ese punto,

lo que en otros coches sería un lujo o un alarde de tecnología, para ellos no es más que un mínimo exigible.

Por eso, en el camino hacia la cumbre, lo excepcional debe ser la norma. Como en el Audi 80, un automóvil que no sólo resume la esencia de la tecnología Audi. La personifica.

A través de 112 CV a inyección de tracción delantera. Mediante unos standards de calidad basados en la obsesión por la perfección que permiten ofrecer una garantía de 10 años contra la perforación por corrosión.

A través de una nueva concepción del espacio interior, que le permite disfrutar de uno de los habitáculos más amplios de su clase. Y del espacio exterior, donde la aerodinámica de un deportivo conserva la presencia de un clásico.

Un automóvil así no resiste las comparaciones, las provoca. Otro mundo, evidentemente. Reservado a unos pocos.

Audi 80 E Special y Audi 80 E: 1,8 l. 112 CV 195 km/h.

Equipamiento de serie: Cuentalrevoluciones. Dirección asistida. Cierre centralizado. Cinturones delanteros con regulación de altura. Faros halógenos. Dos retrovisores exteriores. Carrocería totalmente galvanizada. Tapizado «Crayon». Tapacubos integrales (Audi 80 E Special y Audi 80 E).

Equipamiento opcional: Elevalunas y retrovisores accionados eléctricamente y Check-Control (serie en Audi 80 E). Aire acondicionado. Sistema ABS. Sistema de seguridad Procon-ten. Llantas de aleación. Techo corredizo manual y eléctrico. Tapicería de cuero. Faros antiniebla.

Desde 2.544.000,— pts
P.V.P. recomendado.

En su concesionario
Volkswagen/Audi.



A la vanguardia
de la técnica.



MAZDA

VIRTUDES

- Excelente motor
- Acabados
- Comportamiento y maniobrabilidad

DEFECTOS

- Precio algo elevado
- Aire acondicionado en opción

PRECIO EN LA CALLE:
4.122.920 ptas.

FRENTE A FRENTE



HONDA PRELUDE 2.0i CONTRA MAZDA 626 COUPE UN BUEN GIRO

El sistema de cuatro ruedas directrices, totalmente revolucionario en la industria de la automoción, sólo lo ofrecen al público español estas dos marcas japonesas: Honda y Mazda en sus versiones Prelude y 626.

HACE ya algunos años que los ingenieros de Mazda tuvieron la brillante idea de orientar sus investigaciones para desarrollar un sistema de cuatro ruedas directrices; pero fueron sus compatriotas de Honda los pioneros en aplicar y comercializar esta innovación en la industria del automóvil, ganando así la batalla de la primicia a su competidor. El Prelude sólo está disponible en versión coupé de dos puertas, mientras que el

626 también se puede adquirir con cuatro puertas, que le da un carácter más de familiar. El Mazda es algo más caro que el Honda, pero en ambos casos, y teniendo en cuenta que ofrecen una tecnología completamente nueva, ofrecen un buen compromiso calidad-precio.

NUEVAS SENSACIONES

El sistema de dirección integral adoptado por Honda es mecánico y se

caracteriza por la sencillez de su diseño. Básicamente está compuesto por una caja de dirección delantera y otra trasera, unidas por un eje central. El mecanismo empleado por Mazda es electrónico y mucho más sofisticado. En ambos casos, el sentido y el ángulo de giro de las ruedas traseras varían en función de la velocidad del vehículo, es decir, a una velocidad inferior a 35 kilómetros por hora, las ruedas traseras giran en sentido inverso de las delante-

ras, para reducir el diámetro de giro, en este caso el ángulo de giro de las ruedas traseras es el máximo y es de cinco grados. Sin embargo, a partir de 35 kilómetros por hora, éstas lo hacen en el mismo sentido que las delanteras, se consigue así una mayor fuerza de giro y el coche gana en estabilidad. Puede parecer un contrasentido que las ruedas traseras, aparte de que giren, lo hagan a veces hacia el mismo lado y otras en sentido contrario a las delanteras,

dependiendo de la velocidad, pero lo cierto es que el resultado es de una eficacia sorprendente. Lo mismo el Prelude que el 626 han mejorado mucho en estabilidad y en agilidad, pero comparándolos, el sistema mecánico del Honda es el que tiene una respuesta más inmediata, al ir el volante unido mecánicamente a las cuatro ruedas.

En el Prelude a poca velocidad, cuando las ruedas giran en sentido inverso a las delanteras, se tiene la sensa-

ción de que es solamente el tren trasero el que gira, en el Mazda este fenómeno se aprecia menos. Es curioso observar cómo, en parado, es prácticamente imposible mover el volante de estos dos cuatro ruedas directrices, pero una vez que arrancamos el coche y entra en funcionamiento la servodirección, es realmente sorprendente su suavidad, esto hace que las maniobras de aparcamiento se efectúen con la gorra. Cuando callejamos con estos vehícu-

HONDA

VIRTUDES

- Comportamiento
- Excelente equipamiento de serie
- Maniobrabilidad

DEFECTOS

- Motor poco elástico
- Ruidos aerodinámicos

PRECIO EN LA CALLE:
3.970.000 ptas.



DATOS DE COMPRA

Mazda. Importador: Tecnitrade, S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Tel.: (91) 262 42 35. Garantía: un año sin límite de kilometraje. Red de asistencia: 12 puntos en toda España.
Honda. Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, km 8,7. 98830 San José del Lloregat, Barcelona. Tel.: (93) 370 82 55. Red de postventa: 10 puntos en toda España. Garantía: dos años sin límite de kilometraje.

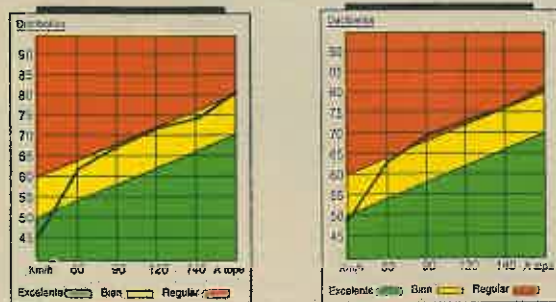
FICHA TÉCNICA

	MAZDA	HONDA
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)/(mm x mm)	1.998	1.958
N.º apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	2, en cabeza	2, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	4	4
Alimentación	Inyección elec.	Inyección elec.
Compresión	10,1	10,5
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.
Potencia máxima (CV/rpm)	148/6.000	150/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	18,6/4.000	18,4/5.500
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	8,4/15,2/21,3	8,4/14,3/21,1
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	27,1/34,9	28,3/33,7
Embrague	Hidráulico	Mando mecánico
DIRECCIÓN		
Tipo	Crem. asistida	Crem. asistida
Vueltas de volante	2,5	2,6
Diámetro de giro (m)	9,5	9,6
FRENOS		
Sistema (d/t)	Dis. vent./dis., ABS	Dis. vent./dis., ABS
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas) (d/t)	Aleación 5,5 x 15	Aleación 5,5 JJ x 14
Neumáticos (d/t)	195/60 HR 15	195/60 VR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	1.210	1.150
Capacidad depósito (l)	60	60

PRESTACIONES

	MAZDA	HONDA
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	206,8	201,7
ACELERACIÓN		
400 m salida parada	16,8	16,7
1.000 m salida parada	30,7	30,9
De 0 a 100 km/h	9,3	9,3
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,3	19,1
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,0	20,9
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	33,4	35,0
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	36,9	38,8
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,8	11,0
De 80 a 120 km/h en 5.ª	13,3	14,4

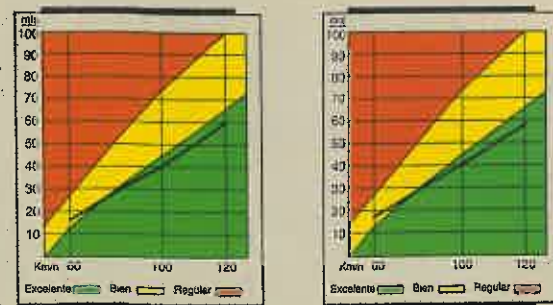
SONORIDAD



MAZDA. Al ralentí: 45,5. A 60 km/h: 62,8. A 90 km/h: 67,2. A 120 km/h: 72,8. A 140 km/h: 74,5. A tope: 80,6.
HONDA. Al ralentí: 48,9. A 60 km/h: 63,5. A 90 km/h: 69,1. A 120 km/h: 73,4. A 140 km/h: 76,0. A tope: 82,0.

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

MAZDA. A 60 km/h: 15,7. A 100 km/h: 40,5. A 120 km/h: 60,0.
HONDA. A 60 km/h: 17,2. A 100 km/h: 40,1. A 120 km/h: 59,8.

CONSUMO

	MAZDA	HONDA
CIUDAD		
A 32,5 km/h de promedio	12,5	11,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	6,9	6,3
En conducción rápida	12,3	11,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce	9,0	8,7
A 140 km/h de cruce	9,9	10,4
A 180 km/h de cruce	14,2	15,4
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	10,5	9,9
Capacidad depósito comb. (l)	60	60
Autonomía media (km)	520	556

EQUIPAMIENTO

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



En el Honda hay un cuadro con un cierto aire deportivo. Su lectura es fácil y completa.

El estilo del Mazda es más clásico. Asimismo el cuadro es muy completo.



Los asientos delanteros son cómodos. Detrás el Honda queda algo justo.



Los dos tienen muchos botoncitos. El equipamiento de ambos es muy completo.



Los asientos del Mazda tienen muchos reglajes. Detrás es algo más amplio que el Honda.

precisa y directa, ésta permite corregir sin peligro la trayectoria en curvas del vehículo y pasar de un carril de la carretera a otro, con un ligero movimiento, sin que el coche se desequilibre y pegue bandazos. Pero es la dirección del Honda la que transmite mejor las sensaciones de conducción del coche, la del Mazda es más suave y se pierde un poco la sensibilidad con las ruedas.

MECANICAS SIMILARES CON DISTINTO RESULTADO

Lo mismo el Honda Prelude que el Mazda 626 se mueven por motores de dos litros de cilindrada con 16 válvulas, 4 por cilindro; tiene dos árboles de levas en cabeza e inyección electrónica. Las potencias también son similares, de 150 caballos el Honda y de 148 el Mazda. Sin embargo, es curioso que dos

motores de conceptos tan semejantes, tengan un funcionamiento bien distinto. El motor del Mazda sorprende por la suavidad de su funcionamiento, es un motor que sube de vueltas de forma muy progresiva y con alegría, hasta desarrollar toda su fuerza. A pocas revoluciones responde, silenciosamente, con suficiente energía y sin pegar tirones, hasta alcanzar con rapidez su régimen máximo. El motor del Honda se muestra perezoso hasta alcanzar las 3.500-4.000 revoluciones por minuto, a partir de este régimen, el coche pega un tirón y desfogaa toda su potencia. Las aceleraciones de los dos motores son dignas de todo un deportivo, pero

En ambos coches la dirección es muy



El Mazda tiene un comportamiento impecable
La reacción de las ruedas traseras es más lenta



El Honda también funciona a la perfección
Tan sólo en curvas muy cerradas desliza de atrás

es en las recuperaciones donde el 626 gana claramente a su rival. En cuanto a gasto de gasolina, el Prelude tiene un consumo medio algo más bajo que el 626, pero se puede observar en el re-

cuadro de consumos que el gasto del Prelude se dispara en cuanto se pisa a fondo el acelerador. Las distancias de frenado son muy buenas en los dos rivales, pero hay que calentar un poco

las pastillas de los frenos, para que su eficacia sea total. Ambos coches llevan cuatro frenos de disco, ventilados los delanteros y sistemas antibloqueo de ruedas con pastillas sin amianto. El

4WS: COMO ES, COMO FUNCIONA

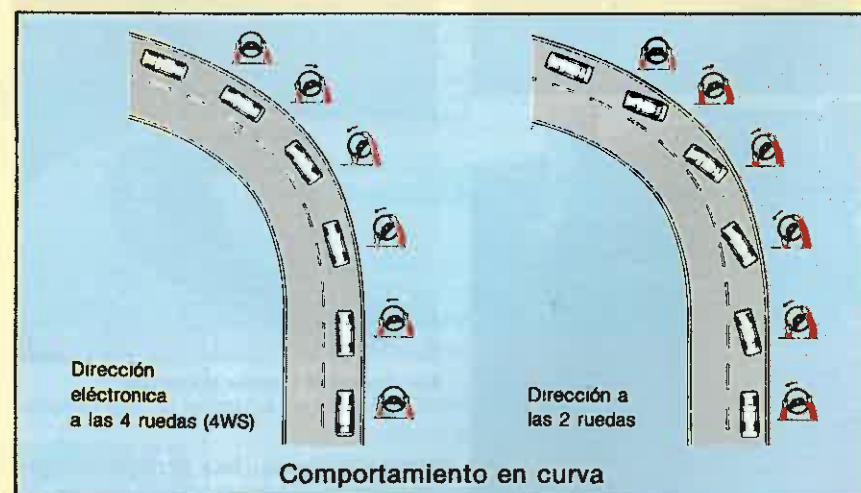
TAL y como decíamos, los dos sistemas buscan el mismo fin, pero de diversa forma. El Honda funciona de forma puramente mecánica, por lo que no se tiene en cuenta la velocidad del coche. La realización del mecanismo se basa en que cuando el volante se gira poco, se circula a una velocidad elevada, por lo que las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las delanteras. De esta forma se mejora la estabilidad direccional a alta velocidad y se eliminan riesgos de bandazos. Cuando se sobrepasa un cierto ángulo de giro del volante, entonces se supone que el coche rueda a poca velocidad, bien realizando alguna maniobra de aparcamiento o abordando algún giro cerrado. En estas circunstancias, las ruedas traseras giran en sentido contrario a las delanteras para favorecer la maniobra y reducir el radio de giro. Este sistema tiene un funcionamiento rápido y eficaz, y tan sólo hay un momento en el cual se ve sobrepasado por las circunstancias; cuando se aborda una curva cerrada a buena velocidad, con alguna pretensión velocística. En este caso, se produce lo siguiente. En el inicio de giro, las ruedas traseras giran en el mismo sentido que las delanteras, por lo que el coche se inscribe en la curva bien y el tren trasero se opone con firmeza al derrapaje. Ya dentro de la curva, con el volante más girado, las ruedas traseras cambian de sentido para favorecer el giro, con lo que se produce un deslizamiento del tren posterior, que, sin ser peligroso, sorprende.

Por su parte, el Mazda recurre a un sistema más complejo, pero que sí tiene en cuenta la velocidad del vehícu-

lo. Una central electrónica analiza el ángulo de giro de las ruedas delanteras y la velocidad del vehículo y, con estos dos parámetros, manda la señal a un mecanismo electroneumático, que dirige las ruedas posteriores. En términos generales, por debajo de 35 kilómetros por hora, las ruedas giran en sentido contrario, mientras que

por encima de esta velocidad, lo hacen en el mismo.

En el Mazda, no se produce el desagradable tirón de atrás en las curvas cerradas que se aprecia en el Honda, pero sus reacciones no son tan rápidas como en el sistema mecánico, puesto que el mecanismo neumático necesita un cierto tiempo de reacción.



Mazda equipa el sistema ABS y el Honda el sistema ALB, que es un sistema desarrollado por la propia marca.

HABITABILIDAD-EQUIPAMIENTO: EMPATE A UNO

El Mazda 626 gana claramente en habitabilidad al Honda Prelude. Los asientos delanteros son buenos, cómodos y envolventes en los dos, pero el Mazda aventaja al Honda ofreciendo, además de los reglajes normales del asiento, dos regulaciones en altura. De todas formas, en ambos coches se consigue una postura óptima de conducción, gracias al volante, que es regulable. La accesibilidad y la habitabilidad trasera también son mejores en el 626. Hay que destacar en el Mazda, que el asiento delantero del acompañante es

corredizo, para facilitar el acceso a las plazas traseras, por cierto, bastante cómodas para un coupé. Los asientos traseros del Prelude resultan algo estrechos y pueden suponer un problema si viaja en ellos una persona alta, puesto que chocaría con el techo. Los maleteros están bastante bien para ser dos coupés y es el del Mazda el que gana en capacidad. El nivel de acabado es excelente en el Mazda 626, mientras que el Honda Prelude cedido para la prueba emitía fuertes silbidos cuando se rodaba deprisa con él. El equipamiento es cosa de Honda, éste aventaja claramente al Mazda, ya que aquél equipa de serie aire acondicionado, faros antiniebla y cinturones de seguridad traseros; y todo esto sin contar que el precio final del Prelude es inferior al del 626.

Simonetta Garib
Fotos: José Antonio Díaz

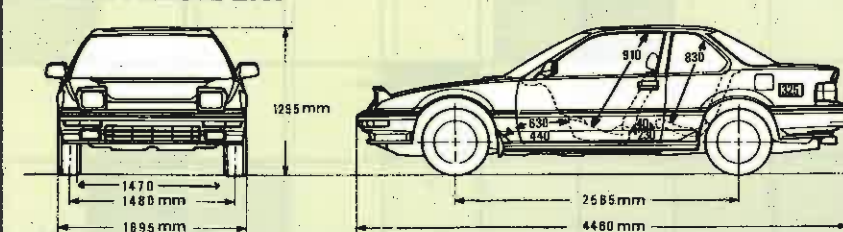
Motor 16 Indudablemente el sistema de cuatro ruedas directrices no es un reclamo publicitario ni un invento del demonio para complicar la conducción, sino todo lo contrario, los coches con cuatro ruedas directrices no aportan más que ventajas, ya sea para proporcionar un nivel de conducción mucho más seguro, como para facilitar la manejabilidad del vehículo.

De los dos sistemas es el mecánico del Honda Prelude el que tiene una respuesta más inmediata. El Honda aventaja además al Mazda en el precio, que es inferior, y en un equipamiento más completo. El Mazda, a su vez, ofrece mejor calidad de acabado, un funcionamiento más progresivo del motor y mejor habitabilidad.

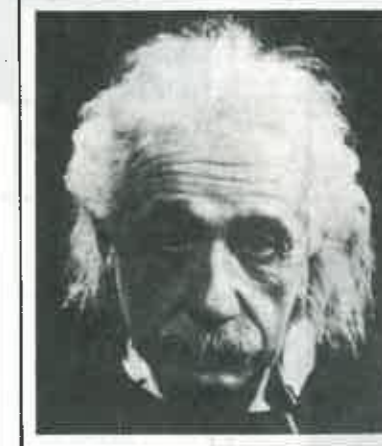
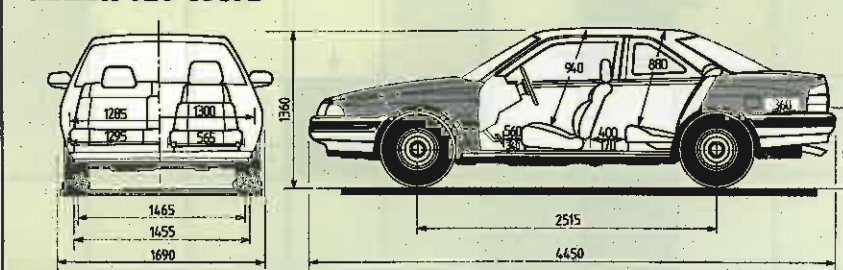
BALANCE FINAL	MAZDA	HONDA
Velocidad máxima ..	1.0****	2.0****
Aceleraciones	1.0****	2.0****
Recuperaciones	1.0****	2.0****
Consumo	2.0****	1.0****
Transmisión	1.0****	1.0****
Caja de cambio	1.0****	1.0****
Frenos	1.0****	1.0****
Dirección	1.0****	1.0****
Comportamiento	2.0****	1.0****
Aptitudes urbanas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

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

HONDA PRELUDE 2.0i



MAZDA 626 COUPE



**SOLO UTILIZAMOS
EL 10% DE NUESTRO
POTENCIAL MENTAL**
A. EINSTEIN

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

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

No desperdicie la mayor parte de sus capacidades.

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

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

PÍDALO HOY MISMO A:

NUEVA ERA DINAMICA, S. A.
C/. LA PAZ, 4,
Entrepunta Dcha.
28012 Madrid

☎ 521 51 70

O COMPRELO EN SU LIBRERÍA LOCAL.

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

AUTODEFINIDO

THE SIRE

VER SOLUCION pág. 58



A FONDO

FIESTA
1.6

FORD FIESTA 1.6 KIT RS

TRAJE DE GALA



S E puede tener un Fiesta normal, como los demás, y también, invirtiendo una suma, pequeña para algunos grande para otros, se puede ser poseedor de un Ford Fiesta algo especial. Con una personalización que, si no cambia su fisonomía radicalmente, sí colabora en gran medida para que el coche destaque entre la maraña de vehículos que diariamente circula por la carretera.

Lo que son capaces de conseguir cuatro piezas de plástico bien colocadas en una carrocería no es nada nuevo, otras marcas lo han probado con éxito. Ford, por su parte, siempre ha puesto a disposición de sus clientes equipamientos especiales para todos sus modelos. Una línea de productos llamados RS que de una manera o de otra han dado un aire distinto a cada modelo, un aire más deportivo.

- VIRTUDES**

 - Buena habitabilidad
 - Acabado y presentación personal
 - Conjunto homogéneo

DEFECTOS

 - Dirección muy desmultiplicada
 - Eficacia de frenos mejorable
 - Faros supletorios muy expuestos

PRECIO CON EQUIPO RS: 1.562.787 ptas.

Ahora le toca el turno al recién nacido, que dispone de un maquillaje pensado sólo para él, con las piezas justas, las más atractivas, un disfraz para el más pequeño de los Ford. La elegida en nuestro caso ha sido la versión 1.6 S, la más potente de las que hasta ahora se comercializan en España.

Al coche se le ha dotado de cinco piezas aerodinámicas, estudiadas a fondo en el túnel de viento. Dos alerones traseros, uno en el techo y otro en el portón que resulta algo más espectacular,

DATOS DE COMPRA

Fabricante: Ford España, S. A. Paseo de la Castellana, 135. 28046. Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 400 puntos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.596 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 1, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Un carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 90 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 13,6 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,5 km/h; 2.ª, 14,1 km/h; 3.ª, 21,1 km/h; 4.ª, 22,4 km/h; 5.ª, 35,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION. Tipo: Cremallera. Vueltas de volante: 4,2. Diámetro de giro: 9,8 m.

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

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente más barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional.

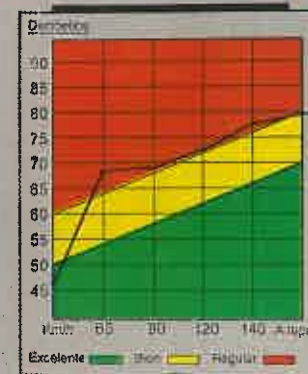
RUEDAS. Llantas: 13x5 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 890 kg. Capacidad depósito: 42 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	177,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,3
1.000 m salida parada	32,3
De 0 a 100 km/h	10,2
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	39,0
De 80 a 120 km/h en 4.ª	11,4
De 80 a 120 km/h en 5.ª	16,5

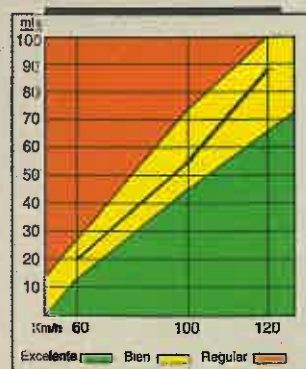
SOMORIDAD



Al ralentí: 46,3. A 60 km/h: 68,2. A 90 km/h: 69,7. A 120 km/h: 73,3. A 140 km/h: 78,4. A tope: 79,8.

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

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h: 20,0. A 100 km/h: 56,5.
A 120 km/h: 89,8.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km

A 25,2 km/h de promedio 9,9

CARRETERA

A 90 km/h de crucero 6,5

En conducción rápida 11,4

AUTOPISTA

A 120 km/h de crucero 8,9

A 140 km/h de crucero 11,2

OTROS VALORES

Consumo medio ponderado 8,8

Capacidad depósito comb. 42

Autonomía media 420

EQUIPAMIENTO

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



Ford ha pensado en la personalización de sus modelos con la línea RS. Con ella se puede disponer de unos coches con un aspecto más deportivo

pero quizá demasiado exagerado.

Dos perfiles laterales se acoplan a las puertas y otra pieza bajo el paragolpes delantero. Esto compone esencialmente un equipo RS, aunque luego se pueden añadir las llantas eligiendo entre dos tipos, y el precio ronda por unidad las 14.000 pesetas.

Las cinco piezas aerodinámicas cuestan 80.000 pesetas más IVA, y con llantas incluidas sale todo por 210.000 pe-

El equipo RS completo incluyendo llantas cuesta 210.000 pesetas.



setas. A todo esto se le puede añadir un volante de cuero y un juego de tornillos antirrobo para las llantas.

En un coche que no supera los 180 kilómetros por hora, no podemos decir que todo este conjunto aerodinámico vaya a ser decisivo a la hora de conseguir más estabilidad o rapidez, pero algo hace; además, como ya hemos dicho, para quien le gusta que su coche no se parezca al de los demás, esta opción es ideal.

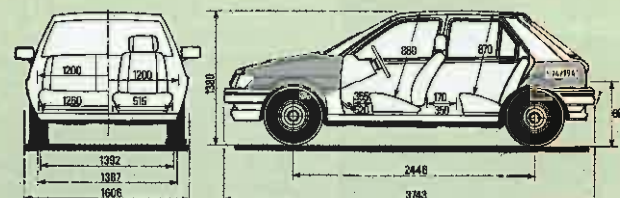
Andrés Mas
Fotos: Alex Blanco

FRENTE A SUS RIVALES

EN esta ocasión, en lugar de sacar a la luz los rivales del coche en sí, hablaremos de las diferentes marcas que comercializan kits de personalización. Ford ofrece la gran ventaja de que sus accesorios han sido específicamente estudiados por su propio departamento de desarrollo. La relación de distribuidores que ofrecemos cuenta con todas las garantías, y en algunos casos ofrecen unos diseños atractivos.

DSD: Pechuán, 14. Madrid. Tels.: (91) 415 84 11 y 415 76 14.
EUROPARTS: Ptda. La Nueva Estrada, 56. Alfaz del Pi (Alicante). Tels.: (965) 88 71 54 y 88 70 01.
HELLA: Avda. de Logroño, 78. Madrid. Tels.: (91) 747 63 11 y 747 75 14.
IRESA: Polígono Industrial El Segre. Lérida. Tels.: (973) 20 16 62 y 20 16 66.
JACSOL: Vallespir, 189. Barcelona. Tel.: (93) 321 65 25.
MM CAR TUNING: Arturo Soria, 25, bl. 2, bajo B. Madrid. Tels.: (91) 408 43 63 y 408 44 48.
ROCAR MOTORSPORT: General Pardiñas, 78. Madrid. Tels.: (91) 402 92 16 y 402 86 97.
TECNITRADE: Paseo de la Castellana, 86. Madrid. Tel.: (91) 262 42 35.
TURISPORT: Pérez Galdós, 40. Barcelona. Tel.: (93) 237 83 24.

FORD FIESTA 1.6 KIT RS



CITROËN AX GT 5 PUERTAS

REFRESCO VERANIEGO

- VIRTUDES**
- Comportamiento rutero
 - Buenas prestaciones
 - Opción de aire acondicionado
- DEFECTOS**
- Motor ruidoso
 - Frenos escasos
 - Pérdidas de tracción
- PRECIO EN LA CALLE:**
1.600.306 ptas.



Este es el equipo opcional de aire acondicionado, cuyo precio es de 150.000 pesetas.

CITROËN, que revolucionó hace tres años el segmento de los vehículos utilitarios con el modelo AX, ha querido continuar con esa línea lanzando este AX GT de 5 puertas en el que se incluye el aire acondicionado, un elemento casi imprescindible para un coche que se utiliza en un país como el nuestro.

En pleno mes de agosto, en Sevilla y con cuarenta grados poco cuenta que un coche sea capaz de acelerar de cero a cien kilómetros por hora en diez segundos. Lo que cuenta es poder entrar en el coche después de estar aparcado durante un par de horas y se pueda circular con él. El precio de esta opción, que se ofrece en todos los AX equipados con motor de 1.360 centímetros cúbicos, es de 150.000 pesetas con IVA incluido.

En su exterior el coche combina por un lado el carácter deportivo del GT con la incorporación de aletines en los pasos de rueda, y por otro lado, las cinco puertas, lo que le convierte poten-



DATOS DE COMPRA

Fabricante: Citroën Hispania, S. A. C./Doctor Esquerda, 43. Madrid 28007. Teléfono: (91) 585 11 00. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 877 puntos de asistencia en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.360 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: 1 en cabeza accionado por polea dentada. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Carburador de doble cuerpo Solex-PSA. Compresión: 9:3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 oct. Potencia máxima: 87 CV a 6.400 rpm. Par máximo: 11,8 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISIÓN. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,3 km/h; 2.ª, 12,8 km/h; 3.ª, 18,5 km/h; 4.ª, 23,8 km/h; 5.ª, 29,4 km/h. Embrague: Monodisco en seco con acoplamiento por diafragma.

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

FRENOS. Sistema: Discos delante y tambores detrás con servofreno por depresión. **SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente tipo McPherson. Trasera: Independiente, brazos tirados oscilantes, barras de torsión y estabilizadoras.

RUEDAS. Llantas: 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 SR 13.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 740 kg. Reparto de pesos (del./tras.): 63 %/37 %. Capacidad depósito: 43 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA

Km/h 176,6

ACELERACIÓN (seg.)

400 m salida parada 17,5

1.000 m salida parada 32,4

De 0 a 100 km/h 10,4

RECUPERACIÓN

400 m desde 40 km/h en 4.ª 18,0

400 m desde 40 km/h en 5.ª 20,3

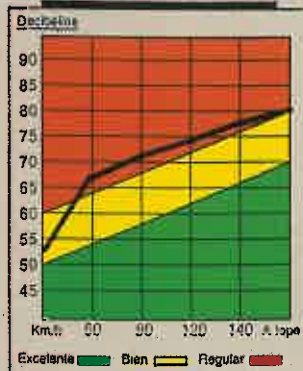
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª 33,5

1.000 m desde 40 km/h en 5.ª 37,4

De 80 a 120 km/h en 4.ª 9,4

De 80 a 120 km/h en 5.ª 12,8

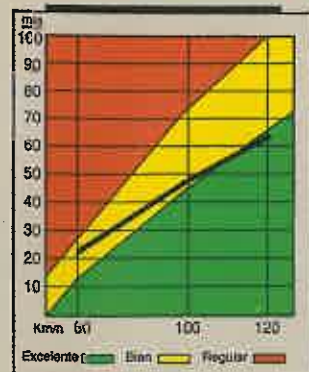
SONORIDAD



Al ralentí: 53,2. A 60 km/h: 67,3. A 90 km/h: 70,4. A 120 km/h: 74,7. A 140 km/h: 77,2. A tope: 79,9.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 22,0. A 100 km/h: 47,7. A 120 km/h: 62,1.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km
A 25,1 km/h de cruceo 8,2

CARRETERA
A 90 km/h de cruceo 5,5

En conducción rápida 8,0

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo 6,9

A 140 km/h de cruceo 8,6

OTROS VALORES

Consumo medio ponderado 7,2

Capacidad depósito comb. 43

Autonomía media 500

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones SI

Cuentakilómetros parcial SI

Termómetro de agua SI

Manómetro presión aceite NO

Reloj SI

Ordenador de viaje NO

Testigo reserva carburante SI

Testigo freno de mano SI

Testigo desgaste past. de freno SI

Parabrisas laminado SI

Faros antiniebla SI

Piloto trasero antiniebla SI

Aire acondicionado OP.

Volante regulable NO

Asiento regulable en altura NO

Retrovisor mando distancia SI

Apoyacabezas (del./tras.) SI/NO

Elevavinas eléctricos (del./tras.) ... OP.

Cierre centralizado OP.

Luz lectura de mapas SI

Tapón carburante con cerradura .. SI

Llantas de aleación OP.

Preequipo de radio SI

Limpia-lava trasero SI

Asiento posterior divisible SI

Cinturones de seguridad traseros .. NO



cialmente en un modelo de talante familiar.

Su interior es de color negro, los asientos son de tonos oscuros con algunos detalles en rojo. El volante utilizado es el de tres radios.

El aparato de aire acondicionado es totalmente independiente de la climatización normal del coche y se sitúa en el suelo y por delante de la consola central. Su funcionamiento es sencillo y cuenta con dos potenciómetros que regulan respectivamente la temperatura y la velocidad de giro del ventilador. Es además un equipo que resta muy poca potencia y los consumos no se disparan en exceso con su utilización.

En lo que a comportamiento rutero se refiere, es muy bueno, y no se ha perdido nada con respecto a la versión de tres puertas. Los 85 caballos, con la incorporación de unos desarrollos bastante cortos, le permiten rodar por las carreteras con una gran alegría.

Naturalmente es un automóvil pensado para rodar por carreteras secundarias y no para hacer muchos kilómetros por autopista, donde hay que utilizar tapones para los oídos si se quiere ir deprisa, por el ruido y por el elevado régimen de giro del motor al que hay que circular.

Su estabilidad es muy buena, y sólo en curvas muy cerradas se puede plantear algún problema cuando la rueda interior delantera de la curva tiende a patinar. Hay que dosificar el acelerador a la salida de las curvas lentas cuando se circula en una marcha corta para

evitar posibles pérdidas de tracción.

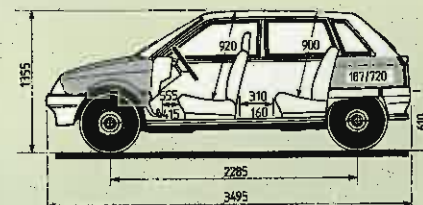
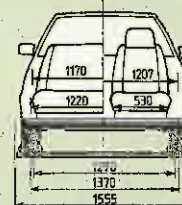
La dirección es rápida y al mismo tiempo no resulta demasiado dura cuando se trata de maniobrar en el tráfico urbano de una gran ciudad. Si la dirección sale bien parada en el AX GT 5 puertas, no ocurre así con los frenos, aspecto en el que este coche y todos sus hermanos de gama flaquean. El pedal

tiene un recorrido muerto al principio y cuando empieza a actuar hay que hacer mucha presión sobre él.

Carlos Cancela
Fotos: José Robledo



CITROËN AX GT 5 puertas



En este AX se combinan, por un lado, la deportividad del modelo GT y, por otro, la del vehículo de tipo familiar por su carrocería de cinco puertas.



FRENTE A SUS RIVALES

A pesar de que este AX GT se inscribe dentro del segmento de los utilitarios y son muchos los rivales, en concreto esta versión de prestaciones deportivas pero con carrocería de 5 puertas sólo tiene dos rivales claramente definidos como tales. Por un lado, el Peugeot 205 GT que utiliza la misma motorización que el Citroën, y por otro lado, el Renault 5 GTX. Los demás competidores no lo son o bien por su potencia más baja que los 85 caballos que proporciona el Citroën AX GT objeto de la prueba o bien por la ausencia de las cinco puertas. El precio del Peugeot 205 GT con aire acondicionado es de 1.582.892 pesetas, mientras que el Renault 5 GTX tiene un precio de 1.621.343 pesetas.

Tú

Eres tú, Sólo tú, Tú serás mi baby. Seguro que tú te acuerdas de otras mil. Tú eliges.

RADIO
80
Serie Oro

MECANO - MOCEDADES - ABBA - THE MAMAS AND THE PAPAS - THE BEATLES - BERT KAUFMANN - CHICAGO - THE EAGLES - THE EVERLY BROTHERS - THE PLATTERS - GLENN MILLER Y ORQUESTA - MANHATAN TRANSFER - THE MOODY BLUES - THE DIAMONDS - THE MONKEES - THE ROLLING STONES - THE POLICE - LOS RELAMPAGOS
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 - PALÈNCIA 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 - ZARAGÓZA 98.6

ENSAYO DUCATI 750 SPORT

SABOR LATINO

EN unos tiempos en que están de moda los motores multicilíndricos, los carenados envolventes y las soluciones sofisticadas, Ducati lanza al mercado una moto como las de antes. Esto no quiere decir que sea una moto desfasada, pero es evidente que se aparta de todo aquello que hoy en día se fabrica. Incluso la misma Ducati tiene en catálogo modelos de vanguardia como son la Paso y la 851. La 750 Sport basa sus encantos en un motor bicilíndrico ya legendario, en un chasis rígido y estable para satisfacer a los más «puros», en unas suspensiones de duro tarado y en una es-



Detalle de la parte trasera de la 750 Sport. Recuerda las motos de competición

tética que no se presta a confusiones. Es una moto que respira el deporte y las carreras por todos sus poros, aunque si bien según los gustos y técnicas de hace unos años, como cuando sus hermanas mayores ganaban una tras otra las 24 Horas de Montjuic o el mismísimo Mike Hailwood conseguía en el Tourist Trophy de la Isla de Man la última victoria de una biografía gloriosa.

MECANICA-COMPORTAMIENTO ★ ★ ★ ★

Es el alma de esta moto el archiconocido motor Ducati de 750 centímetros cúbicos, cuatro tiempos, con sus dos cilindros dispuestos en «V» a 90 grados y con la no menos célebre dis-

tribución desmodrómica —un sistema según el cual se eliminan los muelles de válvulas y éstas cierran también mandadas por levas—. Es un mecanismo complejo pero efectivo, que evita rebotes de muelles y minimiza las consecuencias en caso de sobrerégimen y que se debe a la creatividad mecánica del ingeniero Fabio Taglioni. Si el motor en cuestión es un viejo conocido, no por ello ha dejado de ser revisado a fondo, puliéndose numerosos detalles, de entre los que resaltan el que el aceite se emplea como complemento de la refrigeración y se renuncia al agua. Dos válvulas por cilindro, carburador de procedencia automovilística: un Weber doble cuerpo, distribución por cadena dentada, son otras de sus características definitorias. El cambio es de cinco velocidades y el embrague multidisco, pero en seco y de mando hidráulico.

El chasis es un multitubular de acero en forma de espina dorsal, muy triangulado, y del cual pende el motor, nada sofisticado, pero efectivo y atrayente para los amantes de las soluciones derivadas de la competición. Las suspensiones se componen de una horquilla Marzocchi delante y de un sistema cantilever con un mono-amortiguador detrás. La primera no es regulable y la segunda sólo en precarga. Los frenos son Brembo, doble disco de 280 milímetros delante y uno de 270 detrás, ambos de doble pistón. En cuanto a las ruedas, las bonitas llantas de aleación de 16 pulgadas montan unos generosísimos neumáticos radiales 160/60 detrás y 130/60 delante.

Todos estos ingredientes forman un cocktail sin ambigüedades: todo por el deporte. Comenzando por el motor, hay que decir que este bicilíndrico ofrece una modesta potencia de 72 caballos, claramente superada por las realizaciones niponas de su misma cilindrada e incluso por motos de menor cubicaje, pero tiene el atractivo de su elasticidad y un generoso par disponible. Esto hace que en carreteras viradas se ahorren un sinnúmero de cambios de velocidades. Una moto «R» japonesa es más rápida, pero mucho más exigente con el piloto, y son muy pocas las personas capaces de extraerlas su jugo. La 750 Sport es también exigente, hay que dominarla y sus mandos son más duros que los de las dulces gheissas, pero es más abordable si se quiere ir deprisa de verdad. Pese a su

hándicap de potencia con respecto a las citadas motos niponas, es seguro que con ella se puede ir tan rápido como con éstas siempre que el terreno sea suficientemente virado. Ahí la elasticidad y los bajos del motor de la Ducati son un as ganador.

El cambio está muy bien escalonado, es suave y preciso en su accionamiento, mientras que el embrague es más peculiar. Al estar los discos en seco, emi-



El aspecto «racing» está presente en todos los detalles de la Ducati 750 Sport. La estructura del chasis es la parte más valiosa de esta moto.



ten unos silbidos y ruidos que al principio alarman, pero que no significan ningún defecto. En marcha es suave, de recorrido breve, pero en parado o en tráfico ciudadano no es ningún prodigio de suavidad. Naturalmente, son servidumbres de la técnica deportiva.

La estabilidad es el otro gran as de la 750 Sport. Su chasis es rígido y maniobrable, y sus suspensiones son de circuito. Ello incluso llega a ser un in-

conveniente en cuanto el piso comienza a rizarse o los baches hacen su aparición. Si no se va muy rápido, estas irregularidades se transmiten a las muñecas y posaderas en forma de golpes secos que nada tienen que ver con el confort. Si se va deprisa el manillar brinda unos latigazos que la primera vez impresionan y hacen echar en falta un amortiguador de dirección, mientras que de atrás se siente cómo la rue-

da pierde tracción a pesar de los anchos neumáticos. Ahora bien, en asfalto de calidad, pilotar la Ducati 750 Sport es una pura delicia. Se inclina con generosidad, sin bailes ni meneos, sin imprecisiones, cambia de inclinación con agilidad, frena con energía y precisión. Siempre que nos sentemos a los mandos de esta motocicleta se descubre el puro arte del pilotaje. Se trata realmente de una moto de circuito, que es al





La línea estética que presenta esta moto es típicamente italiana
Un producto exclusivo para los aficionados a la conducción deportiva



Coefficiente aerodinámico muy bueno
No se plantea la comodidad en la conducción

fin y al cabo la grandísima herencia que de sus hermanas mayores recoge.

ACABADO-EQUIPAMIENTO ★★

No es ningún prodigio de acabado ni de diseño. La Ducati 750 Sport gusta o no gusta, no admite matices. Aquellos que aman las bellas deportivas, las motos clásicas, apreciarán ese carenado espartano pero ciertamente eficaz, ese depósito sobrepuesto en el chasis en la más pura tradición de la competición, ese asiento monoplaça, convertible en dos plazas sacando parte del colín, que si bien es duro, no castiga las posaderas. Todo este «look» es acorde con el carácter de la moto y por ello satisfará a los que aman este tipo de motos. El resto de los mortales sólo la encontrarán defectos, pero es que en Ducati no pensaron en ellos cuando comercializa este modelo.

Los relojes son sencillos y dentro de la más pura tradición «racing». Grande el cuentavueltas, cuya zona roja comienza en las 9.000 revoluciones, y un poco menor el cuentakilómetros. Están montados sobre una base de goma-espuma como si de un prototipo de carreras se tratase. Junto a ellos un cuadro que alberga los testigos luminosos de luces, intermitencias, reserva de gasolina, etc., completa la instrumentación. Los mandos son de correcta factura, pero sin florituras. Para paliar las vibraciones, las empuñaduras son de gomaespuma y cumplen su cometido. Ya que citamos las vibraciones, digamos que éstas se aprecian, pero se pueden soportar... El acabado de toda la moto es bueno, pero sin llegar a aquello a lo que nos han acostumbrado los japoneses.

VALOR-PRECIO ★★★

Con un precio sin matricular de 1.259.000 pesetas, es algo más económica que las 750 japonesas y anda pareja a la BMW K-75 básica. Frente a aquéllas es más espartana y menos complicada y radicalmente distinta de concepto. En comparación con las alemanas también respira un aire absolutamente diverso y va dirigida a otro tipo de clientela. En realidad, la Ducati 750 Sport no tiene en la actualidad ningún tipo de moto rival con la que pueda ser comparada. Todo esto conlleva que todo aquel que se fije en ella no lo hará en ninguna otra. Sabe lo que quiere, lo que le gusta y por qué. El precio, unas decenas de miles de pesetas arriba o abajo, no será en ningún momento un elemento de decisión. Comprar la Ducati es decidirse por una filosofía del deporte, y eso no se cuantifica: eso se lleva en la sangre.

J. L. Aznar

Fotos: D. Peyra-J. L. Aznar

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Bicilíndrico en V a 90 grados. Cuatro tiempos. Refrigerado por aire. Dos válvulas por cilindro. Distribución por doble árbol de levas en cabeza con mando desmodrómico movido por correa dentada. Diámetro por carrera: 88 x 61,5 mm. Cilindrada total: 748 c.c. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 72 CV a 8.500 rpm. Par máximo: 6,4 mkg a 6.350 rpm.

ALIMENTACION: Un carburador Weber de 44 mm., doble cuerpo. Encendido electrónico por descarga capacitiva. Alternador de 12 V 300 W. Batería 12 V. 16 Ah. Arranque eléctrico.

TRANSMISION: Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en seco, mando hidráulico.

BASTIDOR: Multitubular de acero al cromo-molibdeno con motor portante. Basculante: de aluminio de sección rectangular. Horquilla delantera Marzocchi de 40 mm de diámetro y 140 mm de recorrido. Trasera: cantilever con monoamortiguador Marzocchi de 90 mm de recorrido. Regulable en precarga. Freno delantero: doble disco Brembo de 280 mm con pinzas de doble pistón opuesto. Trasero: simple disco de 270 mm Brembo con pinza de doble pistón. Llanta delantera y trasera de 16". Neumáticos Pirelli Radial MP7S 110/60 x 16 delante y 160/60 x 16 detrás.

DIMENSIONES: Longitud total: 2.000 mm. Anchura máxima: 670 mm. Altura máxima: 1.160 mm. Altura mínima al suelo: 170 mm. Altura del sillín: 750 mm. Distancia entre ejes: 1.450 mm. Capacidad del depósito: 17 litros más cuatro de reserva. Peso en seco: 180 kg.

PRESTACIONES

VELOCIDAD
Velocidad máxima (km/h) 210
Máxima con dos personas (km/h) 190
Aceleración de 0 a 400 m (seg.) 13,2

CONSUMO

CIUDAD 7,1
CARRETERA
Conducción deportiva 7,5
AUTOPISTA
Velocidad máxima 8,5

VIRTUDES

- «Look» deportivo
- Excelente par motor
- Estabilidad
- Frenos

DEFECTOS

- Suspensiones «de circuito»
- Autonomía escasa
- Radio de giro en parado escaso
- Potencia máxima justa

PRECIO EN LA CALLE:
1.259.000 ptas. con IVA

FICHA DEL COMPRADOR
IMPORTADOR: Red de Importadores Ducati: (93) 425 46 23.

Comprar y vender

europarts!



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al límite del
accesorio

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

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

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

ASTURIAS
DELEGACION SUR
CORDOBA
GALICIA-LEON
BARCELONA
BURGOS
VITORIA

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

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

AUDI Coupé GT, aire acondicionado, dirección asistida, 120.000 km, perfecto estado, gris oscuro metalizado. 1.160.000 pesetas. Telf.: (91) 532 10 07. Horario oficina.
VENDO BMW M-3, año 88, full equi-

pe, como nuevo. 6.000.000 pesetas. Telf.: (96) 240 05 90.
RENAULT 21 GTD vendo particular, 28.000 km, como nuevo. 1.600.000 pesetas. Telf.: (91) 691 42 59.
MERCEDES 190 E rojo, 6/86, 48.000

km, aire acondicionado, techo practicable. 2.550.000 pesetas. Mañanas, telf.: 775 10 11. Tardes, telf.: 241 32 61.
FERRARI modelo 400 GT 2+2, año 76, 80.000 km, completo de cosas. Vendo, 4,5 millones. Admito cambio por Range Rover Turbodiesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Telf.: (91) 243 16 46. Andrés Gascón.
RANGE Rover todo terreno gasolina. 1.150.000 pesetas. Telf.: 473 86 31. Noches.
RENAULT 25 GTS, 1985, 41.000 km, por matricular. 2.100.000 pesetas. Telf.: (977) 60 65 15.
XR2 1.6, como nuevo, negro, B-FF. 600.000. Discut. Telf.: (93) 429 14 74.
OPEL Kadett 1600 SR blanco. 800.000 pesetas. Telf.: 593 84 89. De 9 a 4.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. MORA ECHAVARRIA CORPES MARTINEZ PEÑACABA



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

TEYDO AUTO RADIO

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

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.
- Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
- Prohibido sobre carreteras europeas.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
- Información por teléfono: 275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:
Paseo de la Castellana, 40.
Madrid 28046. Teléfono: 275 45 47.
Ventas País Vasco: ACCESORIOS AYALA
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

1 AÑO
GARANTIA

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

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.



• TOYOTA
• MITSUBISHI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

MASTER Car, deportivo BMW 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. Tel.: (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 elevallunas, cerraduras, llantas, 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 equipo. 4.250.000 ptas. Tel.: (91) 227 88 39.

PORSCHE 924, año 80, azul metalizado, extras. 1.250.000 pesetas. Tel.: (91) 239 17 94.

FORD Sierra Diesel 2.3, motor nuevo, M-FN. 1.250.000 pesetas. Tel.: (91) 227 88 39.

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

BMW M6, año 1985, un dueño, 66.000 km, full equipo, aire, ABS, cuero búfalo, etcétera. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VAGMA ES LA VAGMA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

AUTOMOVILES

CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2 Junior	86	35.000	695.000	Opel Corsa 1.3 GT	87	26.000	875.000
Fiat Uno Turbo I.E.	87	25.000	1.100.000	Opel Corsa 1.5 Turbo Diesel	89	13.000	1.175.000
Fiat Uno 70 SX	87	17.000	1.025.000	Opel Senator 3.0 E.A.A.	82	75.000	1.100.000
Renault Express Diesel	87	27.000	875.000	Opel Kadett 1.3. GL	87	19.000	1.175.000
Renault Super. Copa Turbo	87	21.000	1.100.000	Peugeot 205 XLD	87	23.000	980.000
Renault Super. GT Turbo	87	18.000	1.050.000	Peugeot 205 GLD	88	15.000	1.100.000
Renault Super. GT Turbo	88	24.000	1.275.000	Peugeot 205 XR	85	36.000	745.000
Renault Supercinco GT5	85	32.000	725.000	Peugeot 205 GT	85	37.000	825.000
Renault 11 GTD	87	26.000	1.125.000	Peugeot 205 Lacoste 2 P. AA.	86	35.000	1.025.000
Renault 11 TSE	88	13.000	1.125.000	Peugeot 505 Familiar 3 F. A.A.	83	65.000	1.420.000
Renault Trafic Micro. 9 Pla.	88	21.000	1.570.000	Talbot Solara Escorial Diesel	86	40.000	675.000
Renault Trafic F-1300-D	89	17.000	1.470.000	Citroën AX GT	88	9.000	1.125.000
Renault 21 TXE	86	36.000	1.275.000	Citroën BX Caribe	86	31.000	875.000
Renault 21 TS	88	12.000	1.450.000	Citroën BX 19 TRD Familiar	87	21.000	1.450.000
Renault 21 TXE A.A.	87	31.000	1.525.000	Citroën C-15 Diesel	88	26.000	785.000
Renault 21 Nevada TXE	88	14.000	1.690.000	Ford Fiesta 1.1	89	3.000	825.000
Renault 25 GTX A.A.	87	24.000	2.225.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	13.000	745.000
Opel Corsa 1.0 S	85	40.000	590.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	12.000	795.000
Opel Corsa 1.2 S	84	45.000	650.000	Ford Escort 1.4	87	27.000	1.085.000
Opel Corsa 1.3 SR	85	39.000	690.000				

ANUNCIESE
EN

MOTOR 16
MADRID
Teléfono: (91)
268 00 69

Ford Credit
SU SERVICIO EN ARGÜELLES
Blasco de Garay, 37
244 11 91-449 72 86-544 64 54
CARVAN, S.A. 28015 - MADRID

**PARTICULAR
VENDE
BMW 735i**
Modelo 1987, todos los extras, perfecto estado. 6.300.000 ptas.
Tel.: 407 27 00, ext.: 675 Madrid.

Valderribas Motor S.A.
C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 106 - Tel.: 551 48 00 - Fax: 551 48 06 - 28007 Madrid
TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS
AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

FIAT
Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

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

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

APROVECHESE AHORA ROVER CREDIT

Ag. Oficial Austin Rover

C/ Coslada, 5. 28028 Madrid

Tels.: 255 91 57-246 27 23

Asistencia gratuita RACE y grandes ventajas



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

¡VISITENOS!

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



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

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, aire acondicio-

nado, llantas, radio, 1.500.000 ptas.
ALFA 164, año 89, 3.300.000 ptas.
ESCARABAJO descapotable, impecable, 1.650.000 ptas.
LANCIA Thema, año 87, 1.200.000 ptas.

grafito, full equipad, garantía 6 m., 2.300.000 ptas.
BMW 628 CSI, rojo, año 84, 2.300.000 ptas. Facilidades.
MERCEDES 300 E, aut., 86, blanco, 30.000 km, F.E. Facilidades. 4.600.000 ptas.
CITROËN AX 11 TRS, año 88, blanco, 6 m. garantizado, 740.000 ptas. Transferido.
AUDI QUATRO, blanco, año 86, muy buen estado, extras, garantía, 2.800.000 ptas.
ROVER 827 Vitesse M-JF, plata, seminuevo, full equipad, 3.500.000 ptas.

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

VENDO Renault 5 Turbo 2, precioso, impecable motor con 3.000 km del año 86, nuevo del todo, ruedas de impresión, ante precio 2.200.000 pesetas. A toda prueba, 2 juegos de llantas. Telf.: (976) 21 15 56. Turbo 2.

EQUIPO para la aventura, ropa especial, para la caza, tiro, rallyes, pesca, safaris. Telf.: (93) 844 88 01.
OPEL Corsa TR 1.25, M-GJ. 625.000 pesetas. Telf.: (91) 270 11 18.
CADILLAC Seville diesel automático, full equipo, 1.900.000.

Telf.: (91) 270 83 82.
RENAULT R-5 GTL, M-DZ, un dueño. 325.000 pesetas. Telf.: (91) 270 15 15.
ALFA Romeo 1.5 TI negro, 30.000 km, impecable, M-IG. 1.200.000 pesetas. Telf.: (91) 535 26 36 y 275 10 57. Comercial.

VENDO recambios Seat 850 Spider, asientos, cristales, cerraduras, motor, volante, capota. Telf.: (942) 66 08 18.
190 E, año 88, techo, radiocassette, espejos, cerradura, ABS, metalizado. 2.800.000 pesetas. Telf.: (91) 871 48 41.

711 94 02. Horas comida.
230 E, año 86, cerradura, metalizado, radio cassette, llantas. 2.800.000 pesetas. Telf.: (91) 711 94 02. Horas comida.
VENDO vestimenta y accesorios para la aventura. Teléfono: (93) 844 88 01 y 871 48 41.

PARTICULAR vende Plymouth Fury año 1963, precio conveniente. José Sela. Telf.: (985) 50 01 03.

VENDO Opel Corsa 1300 TR. 650.000 pesetas. Telf.: (93) 783 70 81.

VENDO Wartburg Trans, B-HL, 3 años. Telf.: (93) 848 06 03. De 10 a 11 h.

PARTICULAR vende BMW 324 d, extras, a matricular, año 86. Telf.: (965) 85 47 69. Martes a sábados.

PARTICULAR vende Toyota Supra 2.8i, blanco, año 83, 75.000 km, radiocas-

sette Pioneer, estado impecable, A-B-C. 2.500.000 pesetas. Telf.: (965) 70 04 66. Noches.
KARTS nuevos y usados. Accesorios y Recambios Masalles. Telf.: (93) 692 18 24.
LANCIA Delta 4x4, rojo, muchos extras,

como nuevo, 40.000 km, precio a convenir. Telf.: (982) 24 25 63 (oficina) y 222 58 31 (comidas).
PEUGEOT 505 Covadonga diesel T, gris plata a toda prueba, buen estado, 80.000 pesetas. Telf.: 763 96 01. Madrid.

LUNAS Y BLINDAJES. S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINDA 11. Tel. (91) 270 65 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)
MADRID - Tel. (91) 571 38 23

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

Master Car

AUTOMOVILES IMPORTACION

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Paseo de la Castellana). Tels.: (91) 256 62 22 y 564 30 65. C/ Víctor de la Serna, 8-10 (S. Bernabé). Tel. (91) 563 30 31. Fax: 256 83 82.

Volvo 760 GLE. Antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos c/c, etc. Seminuevo. 3.475.000
Mercedes 300 E. 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev., C/C, etc. 4.350.000
Mercedes 230 E. 87, manual, aire, techo, elev., llantas, elev. C/C, 4 rep., etc. 3.650.000
Audi 200 T. 85, azul oscuro antracita, climatizado, C/C, 4 elev., ABS, llantas, etc. 2.690.000
Audi 200 T. 85, azul oscuro antracita, climatizado, ABS, llantas, C/C, 4 elev., etc. 3.250.000
Mercedes 200 Diesel, 86, ABS, C/C, llantas, varitas... 3.150.000
BMW 735 i. Cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev., C/C, 2 Becker 3.675.000
Mercedes 190 D. 87/88. Muchos extras. Varios 2.780.000
BMW M-535 i. 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc. 2.975.000
BMW 635 GSI. Aire, llantas, cuero, elevallas, etc. 2.975.000
BMW 318 i. 85, muchos extras, serie moderna. 1.650.000
BMW 320 i. 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

Prezio:
OPORTUNIDADES: Deportivos Mercedes 300 SLC, aire, 2.650.000, 46.000 manual; BMW 328, moderno. Semanalmente varias ofertas nuevas con la mejor garantía del mercado nacional. Revisados 140 puntos por maestros ingenieros propios.

EMPRESA
RECOMENDADA

RENAULT 11 TURBO
COLOR ROJO,
M-3961-GG, VA-
RIOS EXTRAS.

Precio: 875.000 ptas.

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

SEAT Ibiza GLX 1.2, blanco, año 1987, 25.000 km. 800.000 pesetas. Telf.: (91) 456 31 64.
VENDO 600 L especial, impecable, fabricado último trimestre producción este modelo, 127.000 km. Telf.: (911) 43 76 81.

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.
Nº 304

RANCHERA Ford Sierra 2.0 Ghia, aire acondicionado. 1.150.000 pesetas. Telf.: (91) 270 11 18.
205 GTI, motor 1.900, rojo, 22.000 km, aire acondicionado, M-JD. Teléfonos: 571 58 41 y 571 59 48.

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

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

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

¡ANUNCIESE 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 60 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 INREVIS-A-MOTOR 16.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25 TEL (93) 318 05 89 BARCELONA 08007

CLASS SPORT AUTO

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

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

Envíos a toda España contra reembolso.

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

RANGE ROVER HALT-UP
Máxima reparación raids. Motor J.E. 320 H.P. Vencedor Transpaña 87 y Raid Descubrimiento 88. 6.º Scratch Baja 1989, 1.º vehículos privados. Mucho recambio llantas y neumáticos. Precio a convenir. Contactar a PromoService. (977) 67 54 54.

RENAULT-5, B-FC, 5 puertas, 68.000 km. Telf.: 666 78 16. Noches.
PARTICULAR vendido Alfa 75 1.8 turbo, gasolina, perfecto estado, aire acondicionado. Telf.: (93) 307 00 00. Horas oficina.

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

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

MONO AMR HOMOLOGADO POR LA FIA



ARNES desde 5.715 a 24.000 ptas.
Cierre capot desde 1.290 a 2.100 ptas.
Apoyapiés copiloto desde 6.100 ptas.
Juego pedales desde 2.390 ptas.
Extintores SPARCO Hallon con/sin kit desde 19.340 a 75.510 ptas.
Interfonos desde 27.500 ptas.
Baqueos desde 29.900 a 76.600 ptas.
Líneas de escape DEVIL:
Escape GT turbo GAN desde 37.000 ptas.
Escape 205 Rallye desde 33.000 ptas.
Arbol levas R-5 GT i GRN desde 69.000 ptas.
Arbol levas R-5 GT i GRA desde 44.100 ptas.
Arbol levas 205 GTi 1900 GRN desde 65.900 ptas.
Arco de seguridad. 6 puntos más multipunto.
Líquido de freno con silicona desde 4.900 ptas.

MONO homologado integral 3 capas desde 59.900 ptas.
BOTAS rallye.
GUANTES rallye desde 5.950 ptas.
CASCO BELL desde 33.000 ptas.



Disco embrague metal desde 20.000 ptas.
Pastillas FERODO desde 5.600 a 7.710.
Desconector batería desde 4.400 ptas.
Lámparas H4 80/100 desde 1.100 ptas.
Lámparas H4 90/130 desde 1.400 ptas.
Y próximamente:
Kit suspensión, Turismo 4x4, competición.
Radiadores aceite. Manómetros. Cinta americana.

AMR IBERICA Sociedad Anónima

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

AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA

jacsol

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

DISTRIBUIDORES:

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

armangué

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

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.



Rambla de Catalunya, 127
Tel.: (93) 218 53 78. FAX: 218 28 41. 08008 BARCELONA.



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa, calidad y fiabilidad

La verdadera antena NIPPON automática

TS 40 S y
TS 40 SB
(negra)



Más silenciosa y ligera

Distribuidor exclusivo para España:

MUSICOM, S.A.



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



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).
- Citroën: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.
- Lancia: (91) 450 13 50.
- Fiat: (91) 450 11 50.

OPEL CON PROBLEMAS

Me dirijo a ustedes para manifestarles mi descontento por el resultado que me está dando el Omega 2.3 Turbo que compré el 14 de mayo de 1988.

Hasta el momento, su comportamiento ha sido totalmente insatisfactorio, pues he sufrido de momento dos roturas del bloque motor de las cuales adjunto fotocopia de las facturas con las piezas cambiadas.

Puesto al habla con el departamento central de Gene-

Cuéntenos su caso

Agenda

Del 22 al 28 de agosto

TELEVISION

- El sábado 26 de agosto, por el segundo canal de televisión Española e incluido en el programa Estadio 2, se retransmitirán los **entrenamientos del Gran Premio de Bélgica de Fórmula 1**. También dentro de este espacio televisivo se retransmitirá la **carrera de motos** de 80 centímetros cúbicos perteneciente al **Gran Premio de Checoslovaquia**.
- El domingo 27 de agosto, dentro del programa Domingo Deporte, se incluyen las carreras de motos de las cilindradas de **125, 250 y 500** centímetros cúbicos que se celebrarán en el **circuito checoslovaco de Brno**.
- También el domingo 27, desde el **Circuito belga de Spa**, se retransmitirá la carrera de **Fórmula 1** perteneciente al Gran Premio de Bélgica.

AUTOMOVILISMO

- Entre los días 23 y 27 de agosto se celebrará el **Rallye de los Mil Lagos**, valedero para el Campeonato del Mundo de Rallyes.
- Entre los días 21 y 27 de agosto, puntuable para la Copa de España de Raids, se celebrará la **Transpaña**.

ral Motors con el objeto de conseguir que me pongan un motor nuevo, pues el que lleva este coche debe ser de ínfima calidad, dicen que esto no es posible, ya que el coche ha quedado perfectamente reparado, hecho que no me puedo creer, pues fue lo que me dijeron después de la primera avería y se volvió a romper.

Me pregunto ¿cuántos días funcionará el coche después de la segunda reparación hasta la tercera?, dicen que no hay dos sin tres, ¿cuántas averías más tendré que soportar?

Resumiendo, cuando compré el Omega me tenían que haber dado un coche en perfecto estado de funcionamiento, cosa que no sucedió, y el coche se estropeó, me lo arreglaron y me dije-

ron que desde aquel día funcionaría perfectamente, cosa que tampoco ha sucedido, pues se volvió a romper, lo vuelven a arreglar y qué pasara ahora...

Por mi parte está claro que pienso que volveré a fallar, por lo tanto exijo que como mínimo, ya que no quieren cambiar el motor, me den un año de garantía a partir de la fecha de la segunda reparación. Supongo que no tendrán inconveniente, ya que si el coche está bien arreglado, como dicen en Opel, no se volverá a estropear y consecuentemente no haré uso de ella. Pero si se niegan a darme este año de garantía es que el coche no está en unas condiciones no ya perfectas, sino simplemente aceptables, y volveré a fallar y no quieren responsabilizarse de todos sus fallos y deficiencias.

Una cosa es evidente, el bloque motor se ha roto por dos veces, ¿cuál ha sido la causa de estas roturas? En mi opinión habrá sido por un sobrecalentamiento, debido a un fallo del sistema de refrigeración, ¿se ha subsanado este fallo? Creo que no, pues por las facturas que tengo se han limitado a cambiar todas las piezas rotas y las juntas requemadas, sin investigar la causa que lo motivó.

Crisanto Rodríguez
(Barcelona)

SITGES: LA IMAGINACION AL PODER

El consistorio de Sitges, la conocida y bella ciudad de la costa catalana, acaba de hacer gala del más burdo fascismo. En aras del descanso de los vecinos ha prohibido que las motos circulen a partir de las doce de la noche por el centro de la villa.

De nuevo estamos frente a un caso en el que en lugar de emplear la cabeza se emplea la fuerza. Se ha optado por lo más fácil y súbitamente, todos los motoristas se han convertido en gamberros motorizados a los que hay que aislar, alejar y desterrar. En lugar de velar por el correcto cumplimiento de las normas castigando al infractor y dejando circular en paz a aquellos —y son muchos— que las respetan, se erigen en inquisidores totalitarios. La tarea va a ser así más fácil para los «municipales» de la Blanca Subur: no tendrán que discernir entre motos ruidosas o no, sólo deberán contar las ruedas del vehículo que pretenda aventurarse en el centro de la localidad.

Estamos de acuerdo: existen motoristas incivilizados, gamberros motorizados que hacen de su motocicleta un instrumento de tortura ajena. Estos son una minoría contra los que hay que cargar con todo el peso de la Ley. En Sitges acababan de tomar una decisión que dice bien poco en favor de sus gobernantes. Visto este ejemplo, no nos extrañaría que tuviesen guardada en su recámara la solución definitiva a los problemas de circulación y aparcamiento: prohibir el acceso de automóviles a su término municipal. ¡La imaginación al poder!

J. L. Aznar

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



SANYO, A POR TODAS

CON la nueva serie EX, Sanyo ha demostrado estar al día e ir a por todas en cuanto a la línea Car Stereo se refiere.

Solamente con cuatro modelos han cubierto la demanda de un mercado cada día más exigente. Cuatro modelos digitales con un diseño actual y elegante, con precios interesantes para todos los bolsillos.

El más económico es el EX 3, y no por ello se trata de un radiocassette del montón. Por unas treinta y cinco mil pesetas se puede adquirir un aparato de líneas suaves, pantalla multifuncional LCD, 24 presintonías con exploración de emisoras en memoria, autorreverse, sistema extraíble con asa, etcétera.

El modelo más alto de la gama cuesta sesenta mil pesetas y las prestaciones aumentan considerablemente. La potencia se sitúa en cincuenta vatios y las presintonías ya son treinta, con memorización automática de las seis emisoras más potentes de la zona. Otra función se encarga de explorar las emisoras en memoria. La sección cassette cuenta con AMSS, un sistema automático de búsqueda de canciones. También con una opción muy interesante al poder utilizar la radio sin necesidad de sacar la cinta.

Estas son, entre otras, las más interesantes prestaciones del modelo estrella, entre medias existen dos más con quince y cuarenta vatios, el mismo aspecto exterior y unas especificaciones muy completas para un pre-

La nueva gama de autorradios Sanyo destaca por su diseño compacto y elegante. La potencia va de 15 a 50 vatios.

El más sencillo de la gama es el EX-3, la relación entre precio y prestaciones es muy buena.



cio de tipo medio, cuarenta y tres mil y cincuenta y tres mil pesetas, respectivamente, el EX-5 y el EX-7.

Todas estas novedades han estado apoyadas desde

el principio con la mayor campaña de publicidad que en España se ha dedicado a una línea de radiocassettes para el coche. Campaña que incluía antes del verano un

spot de televisión y anuncios en revistas y vallas luminosas. Una inversión de 125 millones de pesetas en dos meses para apoyar un producto que no decepcionará.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (KHz)	FM (Mhz)		AM (KHz)	FM (Mhz)
CANTABRIA			RNE/R-4		89.3
SER (Radio Santander)	1.485	90.9	RNE/R-5	1.314	
SER (Radio Torrelavega)		94.7	CEUTA		
RNE/R-1	885		RNE/R-1		105.0
A-3 de Santander		101.1	SER (Radio Ceuta)	990	88.5
A-3 de Castro Urdiales		90.3	Rueda Rato (Radio Perla)		104.0
COPE (R. Pop. de Santander)	1.224	88.4	CIUDAD REAL		
COPE (R. Pop. de Camargo)		95.7	RNE/R-1	639.6	585
Radio Minuto Bahía		87.7	A-3 de Ciudad Real		96.2
RNE/R-2		93.0	A-3 de Puertollano		89.2
RNE/R-3		102.9	COPE (R. Pop. de CR)	1.134	93.6
RNE/R-4		96.9/89.4	COPE (R. Pop. de Puertollano)	1.224	97.5
RNE/R-5	1.107		Rueda Rato (Radio CR)	1.485	92.1
CASTELLON			Rueda Rato (Radio Sol) Valdepeñas		99.8
RNE/R-1	801		Rueda Rato (Radio Luz) A. San Juan		90.7
COPE (R. Pop. de Castellón)	1.124	92.0	RNE/R-2		89.8
SER (Radio Castellón)	1.485	95.7	RNE/R-3		94.5
A-3 Castellón		91.2	RNE/R-4		95.7
A-3 Vall d'Uixó		103.8	RNE/R-5	1.395	
RNE/R-2		90.3	En Burgos también emite Radio Castilla (SER) en AM 1584 (KHz.) y en FM 89.1 (Mhz).		
RNE/R-3		92.8			

El eslabón final

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

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

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



RADIOVOX

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



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

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

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

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

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

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



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

SENNA-McLAREN MP4/5

UN DUO DIVINO

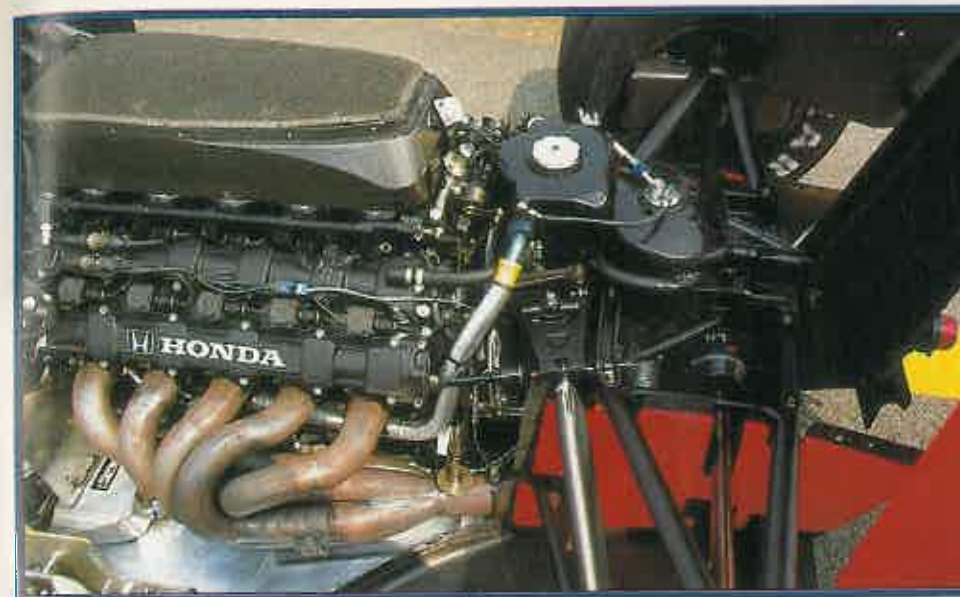
AYRTON Senna está por encima de quien le considera el heredero de Jim Clark o la continuación del mito de Juan Manuel Fangio. Es introvertido, serio, obsesivo, y el hecho de sentarse en su McLaren MP4/5 es para él un rito fugaz que le separa de la vulgar realidad, para entrar en el peculiar mundo de la velocidad, en el que Senna demuestra estar envuelto por la magia de quien es superior por designación natural. Cuando un hombre es tan superior, precisa tener a su alcance medios del mismo nivel y así demostrar



hasta dónde se puede llegar. Senna no sería «Magic Senna» si no tuviera en sus manos el coche más superlativo de la Fórmula 1. Su talento está ligado a la superioridad tecnológica de McLaren-Honda y ambos constructores le deben tantos éxitos. El MP4/5 se ha engendrado en el seno de la escudería mejor organizada y más avanzada de la

Fórmula 1. No fue John Barnard quien hizo grande a la McLaren, sino la McLaren quien permitió a Barnard demostrar su talento como ingeniero evolucionista, ya que la genialidad nunca habitó en su imaginación.

El MP4/5 que aparece en la «radiografía» que ilustra este texto nació tras dos años de trabajo de Neil Oatley, que fue designado por Ron Dennis para diseñar lo que sería el caballo de batalla de McLaren en el principio de la nueva era «atmosférica». Como base del proyecto, se trataba de hacer un monoplaza con un 20 por ciento más



La obra de Neil Oatley es, sin lugar a dudas, un acierto pleno. Buena prueba de ello son las siete victorias y las nueve «pole-position» logradas hasta el momento. El cambio transversal, diseñado por los cónyuges Weissman y perfeccionado por Dave North, no termina de funcionar a la perfección.

de penetración aerodinámica respecto al MP4/4 turboalimentado, con una capacidad de un 10 por ciento más de aceleración en la salida de las curvas, y se contó con el apoyo del coloso Honda para lograr inicialmente una relación peso-potencia de 0,77 Kg-CV. El supervisor del proyecto fue el genial Gordon Murray, que encontró en McLaren la ingeniería que le faltaba a Brabham, así como Steve Nichols, autor del fantástico MP4/4 que sólo perdió una carrera: el Gran Premio de Monza de 1988.

Al contrario que otros monoplazas, el MP4/5 Honda fue construido alrededor del motor Honda RA108E, posteriormente sustituido por la versión RA109E con distribución por cascada de piñones, y con unos seiscientos cincuenta caballos de potencia, a catorce mil revoluciones por minuto. Para la realización del chasis y para el manejo de la fibra de carbono, McLaren contó



con la colaboración de empresas aeronáuticas y aeroespaciales como Ercules, General Dynamics, McDonald Douglas y Aerospace.

La combinación MP4/5-Honda nació bajo el signo del éxito desde su aparición en los entrenamientos de Imola, previos al Gran Premio de Brasil, ocasión en la que Prost y Senna pulverizaron los tiempos registrados por Ferrari. A lo largo de los diez grandes premios disputados hasta la fecha, los MP4/5 tuvieron problemas técnicos en Brasil y Canadá, mientras que en Hungría no se adaptaron al trazado y Ferrari les ganó con todas las de la ley. A los mandos del MP4/5, Senna se ha adjudicado siete pole-positions y Prost dos, sobre los diez grandes premios que han tenido lugar. El talón de Aquiles de estos monoplazas ha sido y es el cambio. En un primer tiempo, el cambio longitudinal no permitía aprovechar a tope la configuración aerodinámica, ya que en la parte final dividía el plafón en dos



Senna consulta a los ingenieros. Cualquier decisión se toma de-común acuerdo

partes, y las suspensiones traseras tenían que estar adaptadas a la forma de la carcasa del cambio. A su vez éste, que había sido diseñado por Dave North, no tenía el mismo nivel de fiabilidad que el resto de los componentes del monoplaça, pero no se daba gran importancia al respecto, por el simple hecho de que cumplía sus funciones de forma satisfactoria. Mientras tanto, en la oficina técnica de los cónyuges Weissman se estaba llevando a cabo el cambio transversal. Los primeros ensayos de éste, que tuvieron lugar en Monza, fueron tan desastrosos que Ron Dennis decidió entregar la evolución del cambio transversal a Dave North y relegar a los cónyuges Weissman a la simple faceta de consultores. Por fin, en el Gran Premio de Inglaterra estrenaron el cambio transversal, con muchos problemas técnicos; sin embargo, la aerodinámica en la parte posterior y las suspensiones pertenecientes al proyecto original demostraron ser un acierto total, y con eso, el

El motor Honda RA109E representa gran parte de la competitividad del MP4/5. Su estructura marcó la pauta para el concepto general del coche. En la foto, al lado de estas líneas, aparece el conducto de escape del poderoso motor.



La maestría de Senna es algo latente en cada Gran Premio. Por el momento, nadie es capaz de arrebatárle una victoria, de no ser un problema relacionado con el funcionamiento de su MP4/5.



MP4/5 alcanzó el máximo de su competitividad.

Todos los constructores encienden un cirio a San Cristóbal con la esperanza de que algún día McLaren y Honda emprendan un camino equivocado que dé pie a sus competidores para recuperar la desventaja existente en estos momentos. Sin embargo, en el caso de Senna sólo existe resignación, combinada con la admiración hacia un ser que perfecciona su superioridad constantemente y, a la vez, hace surgir esta

pregunta: ¿Hasta dónde llegará «Mágic Senna»?

Tanto los técnicos de McLaren como los de Honda cuidan al brasileño como algo tan valioso que ni se debe perder ni se puede sustituir. «Senna es imprescindible para McLaren —dijo en una ocasión Ron Dennis—, y debemos seguir siendo los mejores para que esté siempre con nosotros.» Al margen de las palabrerías que sobre su identidad sexual se han oído, Senna es la más valiosa estrella en el firmamento de la

Fórmula 1, donde la diferencia entre un gran piloto y otro genial se mide en centésimas de segundo. Las actuaciones de la pareja McLaren-Senna ya están en los anales de la Fórmula 1, y a menudo se oye una frase habitual en los boxes de la «Uno»: «McLaren es la mejor, y además... tiene a Senna. No hay nada que hacer.» Incluso para los patrocinadores, Senna es el «vellocino de oro». Se ha calculado con precisión que la repercusión publicitaria de Senna en televisión a lo largo de una temporada es de ochenta y seis horas de aparición en la pantalla, que se ven en cuarenta y tres países del mundo, observado por un número aproximado de dos mil trescientos millones de telespectadores. Un récord sin precedentes, ya que hasta la fecha era Jackie Stewart quien poseía esa marca, con cincuenta y tres horas.

Pero Ayrton no atribuye su éxito al MP4/5 ni a su habilidad, sino que dice estar supeditado a la voluntad divina. Según declaró, Dios quiso que se curara de la parálisis facial que padeció hasta los catorce años, y Dios se le apareció durante el Gran Premio de Japón de 1988, cuando se proclamó Campeón del Mundo. Afirma que también tuvo esa aparición divina en los últimos compases del Gran Premio de Alemania, y que la salida de pista en Silverstone fue también voluntad divina. Divinas son sus creencias, divinas sus actuaciones a los mandos del MP4/5, y, sin duda, él y su entorno parecen pertenecer a un «algo» superior.

Texto y fotos: Gigi Corbetta



LAS CHIQUILLADAS DE SENNA

CUANDO acabaron los entrenamientos privados de Imola y antes de poner rumbo a Budapest, mi moral estaba fuerte como el acero. Esto se debía en parte a los excelentes resultados que habíamos obtenido en Italia, ya que en el campo de los motores nuestros técnicos me habían proporcionado una versión desarrollada del Honda, preparado para circuitos muy rápidos como el de Spa-Francorchamp en Bélgica o el de Monza en Italia. Un motor «enorme», si se me permite la expresión, extremadamente vigoroso y potente. También en el campo de la aerodinámica había mejoras. Una nueva toma de aire, tal vez algo desfavorable para la respiración del motor, pero que permitía una mejor corriente de aire particularmente hacia el alerón. Cuando Senna tomó mi relevo en Imola, en vez de aportar una contribución constructiva a los ajustes que yo había hecho, se las ingenió para hacer casi sistemáticamente lo contrario a mis decisiones. Mucho trabajo para terminar finalmente, en la mayoría de las ocasiones, a un segundo de los tiempos que yo había marcado. Se trataba de una verdadera chiquillada. No entiendo cómo se puede reaccionar de una manera semejante ni cómo McLaren-Honda puede aceptar una cosa así.

FUE en estas condiciones que llegué a Budapest. Pero ya sabemos cómo son las cosas, y una vez que recuperé mi coche no pensé más en mis resentimientos. Después de tres años de correr en Budapest, los McLaren presentaron problemas insolucionables de adherencia, dependiendo de la utilización o no de los neumáticos de calificaciones. Así fue que el viernes por la mañana, durante las pruebas libres, había logrado rápidamente establecer un buen tiempo, pero, en el momento que puse los neumáticos de calificaciones para prepararme la sesión de la tarde todo empezó a andar de mal en peor. Era imposible calentar los neumáticos delanteros, que se partían en jirones y hacían el coche incontrolable. Hubo que darle apoyo al eje delantero, pero en menos de una vuelta los neumáticos traseros se desplomaron. Arranqué un tercer tiempo en la parrilla detrás de Patrese y Caffi.

Por mi parte, atribuía mis contratiempos, en primer lugar, a un fondo plano malo del chasis, y en segundo lugar, a la calidad de los neumáticos de clasificación, diferente de la que había-

mos utilizado antes. Esto me ponía nervioso. Además, no podía dejar de pensar en todas las cosas que andaban mal en McLaren, en el mal ambiente con mi compañero de equipo. Hacía varias semanas que no nos hablábamos después de la conferencia de prensa organizada por Marlboro. Me habían preguntado por qué me retiraba de McLaren siendo la mejor escudería y yo respondí dando a entender que me resultaba imposible seguir desconfiando constantemente en mi compañero de equipo.

EL sábado por la mañana estaba dispuesto a tomar el toro por los cuernos. Por primera vez había decidido preparar el coche para los entrenamientos y no para la carrera. Pero fue un error, pues a medida que avanzaba en los preparativos me daba cuenta de que llegaba a alinear una configuración de tiempos



«Por más que me esforcé con la mecánica, en Hungría no logré nada.»

de carrera. Por más que me esforcé en todas direcciones, tanto con el muleto como con el coche de carreras, no logré nada. Además, al terminar la última sesión no había llegado a mejorar el tiempo de la víspera, lo que me hizo retroceder a la quinta posición. Lo había intentado todo y nada dio resultado. El domingo por la mañana iniciaba el calentamiento con el coche de reserva y, contrariamente a mi costumbre, efectuaba dos vueltas lanzadas. El motor no me pareció extraordinario, pero pensé que estaba frío. Qué contraste, sin embargo, con el del coche de carreras, éste se cortaba desde que levantaba el pie, particularmente al cambiar de velocidad y también al retomar la marcha después de los virajes lentos. Además, perdía aceite y todo esto no presagiaba nada bueno.

EN la vuelta de formación de la parrilla, una vez más, me vi forzado a pedir ayuda a los técnicos. Mi motor no andaba. Modificaron brevemente la centralita electrónica como lo habían hecho

durante el calentamiento. En cuanto a la pérdida de aceite, se trataba del depósito, pero por ese lado todo estaba bajo control. El Gran Premio de Hungría fue, según dicen, magnífico, y no lo dudo. Por mi parte, me costó un poco deshacerme de Caffi, y un vez logrado en la octava vuelta me lancé al ataque tras Berger, que a su vez iba pegado a Patrese y Senna. En esos momentos pude entrever la posibilidad de una victoria, pues, si nuestros chasis no eran fantásticos, los motores como revancha podían dominar a Ferrari y Renault.

SOLO podía contar con esa esperanza. Lamentablemente, volvieron los cortes en la aceleración y la anormal caída de régimen al cambiar de marcha. Fue así como, poco después de mitad de carrera, al observar cómo se acercaba Mansell irremisiblemente en las grandes curvas, donde la adherencia del Ferrari lograba maravillas, supe que, salvo que ocurriera algo excepcional, había perdido la partida. Cuando Mansell me atacó no opuse resistencia pensando que tras él me podría pegar a Senna y Patrese. Pero mi amigo Mansell se encuentra en estos momentos en la cima de su arte y no cometió ningún error. Ganó la carrera, en la que se lució con una magnífica actuación, teniendo en cuenta que salió desde la mitad de la parrilla. En cuanto a mí, perdí pie definitivamente

cuando a Patrese se le rompió el motor ante mis ojos y durante una vuelta fui cegado por el aceite que perdía. Por si esto fuera poco, me cerró contra los bordes de la pista. Desde ese instante mis neumáticos se engrasaron y me vi forzado a cambiarlos, algo no previsto en mi programa. Para mí se había terminado. Sin motor me resultaba casi prácticamente imposible adelantar y no pude recuperarme.



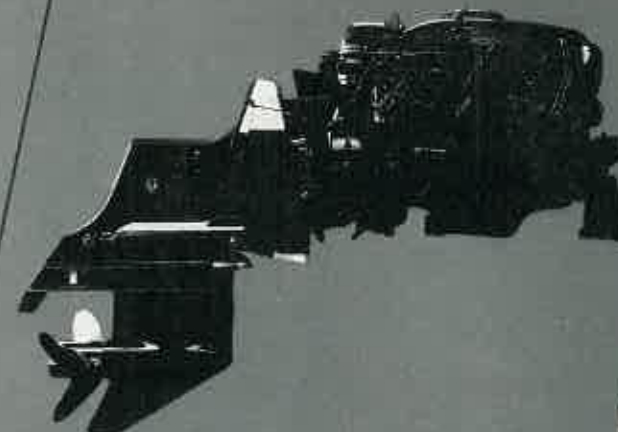
EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDEE®

Fuorbordas

OMCobra™

Dentro Fuorbordas



OMC Sea Drive®

Motores con Bracket



FOUR WINNS™

Embarcaciones



SABER CRAFT®

Botes de aluminio



EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO

Experiencia de toda confianza.

MOTORMASO S
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

NURBURGRING SPORT PROTOTIPOS EL CONSUMO FUE PROTAGONISTA

Los Mercedes dominaron desde los entrenamientos. Y se pusieron al mando de las operaciones desde la misma salida.



Enviado especial
Manuel Doménech

La quinta prueba del Campeonato Mundial de Sport Prototipos estuvo a punto de aportar una inesperada sorpresa, el Nissan de Bailey y Gilbert Scott estuvo a punto de romper la hegemonía de Mercedes. Sin embargo, el consumo se cebó con él, y con el Porsche Joest de Wollek y Jelinski, y así los Mercedes se han regalado con un nuevo doblete que, si bien aún no les asegura el título, se lo deja casi en bandeja. Mercedes será, a buen seguro, campeón de equipos, y uno de sus cuatro pilotos, igualmente campeón.

El viernes se celebraban los entrenamientos libres, y en ellos, los Mercedes, con Schlesser como piloto más rápido, sacaban más de tres segundos al tercer clasificado, el Toyota de Dumfries y Lees. Tal dominio no fue más que una premonición de lo que pasaría el sábado, aunque esta vez Mauro Baldi era el más rápido, batiendo, por más de segundo y medio, el récord establecido el pasado año por su compañero Schlesser; al tiempo que sacaba más de dos segundos al Jaguar de Lammers y Tambay, y casi tres al Nissan. Estos tiempos se lograban en la primera sesión, ya que el inusual calor reinante en el circuito del Eifel dejaba la segunda sesión para que todos los equipos realizaran «pruebas de consumo» de cara a la carrera. Así, los tiempos logrados en la segunda sesión, sensiblemente superiores, iban a dar una buena muestra del ritmo a utilizar en carrera. En ellos, el Nissan era el más rápido seguido por los Mercedes, los Spice y los Porsche del equipo Joest. Mientras, los Jaguar quedaban muy retrasados y daban muestras de los problemas de juventud que padecen. En el «warm-up» se repetían, casi al pie de la letra (con la salvedad del tercer tiempo logrado por Larrauri), los tiempos de esa segunda sesión. Mercedes, Nissan y Joest partían, pues, como favoritos.

Justo a mediodía del domingo Baldi se amparaba de su «pole» para colocarse en primera posición, con Schlesser pegado a él, y el Nissan, el Porsche Kremer de Fouché, y, cómo no, Larrauri, detrás. En las vueltas siguientes los Mercedes se alternaban en cabeza con el Nissan de Gilbert Scott y el Porsche Brun de Larrauri detrás. Las cosas cambiaban, y de qué manera, en la vuelta 18. El Nissan se «mofaba» de los Mercedes al adelantarles y alejarse paulatinamente de ellos. Mientras Larrauri seguía al acecho y los Jaguar se perdían en las profundidades de la clasificación. También, agazapado tras Larrauri, se encontraba un protagonista del final de carrera, el Porsche Joest de Wollek.

El escenario no cambiaba hasta la vuelta 34. En ella, un Larrauri desenfrenado pasaba primero a Baldi y lue-

Un podium nuevamente sin mucha historia. Salvo la presencia en el tercer escalón de Fouché y de Lavaggi.



go, en una valiente maniobra en la curva Dunlop, a Schlesser, que hacía un trompo y dañaba su alerón trasero. Ya sólo quedaba el Nissan delante de él pero, al parar antes de repostar, permitió que el argentino disfrutase de la cabeza durante dos vueltas, para dejar a su compañero Konrad el coche en pri-

mer lugar (y con ahorro de combustible incluido).

A tenor de los repostajes, el Nissan, con Bailey a su volante, seguía primero, con Schlesser y Wollek tras él, ya que Konrad perdía en pocas vueltas la magnífica posición heredada de Larrauri. Entonces, el Porsche Kremer

No tiene suerte Fermín Vélez en Alemania. El español dominó hasta que llegó un problema eléctrico.

PAREJA, SEXTO EN EL MUNDIAL

Sí, con su cuarto puesto en Nurburgring, Jesús Pareja ya es sexto en la clasificación del Mundial, tras los inalcanzables cuatro pilotos de Mercedes y los dos de Joest (éstos empatados entre sí). Sin embargo, no lo tenía muy claro cuando, al parar para el cambio de piloto, los mecánicos de su coche le cambiaban las pastillas de frenos sin que hiciera falta. Su enfado fue terrible, pero al final un poco de suerte le llevó a un cuarto lugar que pudo ser podio si sus mecánicos fueran más listos. Para Pareja los entrenamientos no fueron muy bien, pero él estaba confiado, pues nos decía que en carrera rodaría en los mismos tiempos que en entrenamientos y, a ese ritmo, podría acabar entre el quinto y el octavo lugar...

Brun, su jefe y compañero, fue el encargado de tomar la salida, lo que hizo bastante mal, para luego estropearlo más con algún que otro trompo. Así las cosas, dejó el coche a Jesús en décimo lugar, que el alcarreño se encargó de mejorar a buen ritmo, para devolver el coche en quinta posición. Entonces sucedió lo de las pastillas. Con más de tres minutos perdi-

dos en boxes, Brun salía nuevamente décimo, pero los problemas de consumo de los demás, y un relevo esta vez más regular, permitió que acabaran en un magnífico cuarto puesto; y eso que el propio Brun se paró, sin gasolina, nada más cruzar la meta.

En cuanto a Fermín Vélez, lo primero que hay que decir es que Nurburgring es gafe para él. Nuevamente demostró en entrenamientos que es, de largo, el mejor piloto de la categoría pequeña, y ni los constantes problemas de neumáticos evitaron que se hiciera con la «pole position» con más de dos segundos de ventaja sobre su inmediato seguidor. En carrera, y sin forzar lo más mínimo, Vélez se instaló en cabeza con mucha ventaja sobre el resto de C2 hasta que, al ceder el coche a Adams, a mitad de prueba, se detectasen problemas eléctricos que motivaron, muy poco después, que el Spice del catalán se parara en el circuito. Fue un cruel abandono que ha impedido a Fermín ganar una vez más en el Campeonato. Pero estamos seguros de que en Donington volverá a subirse a lo más alto del podio.

Pareja y Brun, a pesar de un intempestivo cambio de pastillas de frenos, lograron finalizar brillantemente en cuarta posición.



Tres coches que destacaron sobre el resto de los participantes por tener importantes problemas de consumo fueron los Jaguar durante toda la carrera, y el Porsche Joest y el Nissan cuando tenían, ambos, la victoria al alcance de la mano.



NURBURGRING EN BREVE

• Larrauri sufrió un grave accidente en la carrera del Campeonato japonés celebrada en el circuito de Fuji. Reventó un neumático y dio varias vueltas de campana, destrozando su Porsche. Al no poder salir por sus propios medios, tuvo que ser rescatado por

se dejaba ver de nuevo en las primeras posiciones, aunque sin brillar en demasía. Todo parecía sentenciado cuando se habían cumplido las dos terceras partes de la prueba. El Nissan seguía líder, y tras él, el Porsche de Wollek se intercalaba entre los dos Mercedes. Para colmo de males, Larrauri, en su merecido descanso tras el esfuerzo inicial, veía cómo Konrad entraba en boxes con su coche sin frenos. El cambio de pastillas (éste sí, justificado) hundió al equipo germano-argentino al puesto dieciocho, por detrás del primer C2, cómo no, el de Vélez.

Para los japoneses de Nissan cada vuelta les hacía saborear más y más la victoria, ya que sólo dejaba la cabeza con motivo de las obligadas paradas a repostar, aunque Schlesser y Mass estaban muy cerca, al igual que Wollek y Jelinski. De hecho, a quince vueltas del final, tras un evidente bajón de ritmo del Nissan, ambos le pasaban. El fantasma del consumo hacía su aparición, y de qué forma.

Las últimas diez vueltas fueron de in-

Momento en el que un desenfundado Oscar Larrauri rebasa a Schlesser, futuro vencedor, en la curva Dunlop. El francés se asustó de tal manera que hizo un trompo. Mientras, el piloto argentino se colocaba en la segunda posición.

Paolo Barilla, que detuvo su coche al ver lo que pasaba. Por fortuna, el argentino sólo se rompió un dedo de la mano derecha.

• Por cierto, en Nurburgring, el piloto argentino cumplía años, 35, a pesar de lo cual confesaba sentirse joven, y bien que lo demuestra. Antes de acudir a Alemania, Larrauri estuvo en Monza probando el nuevo EuroBrun de Fórmula 1, que le pareció incluso peor que el actual.

• El próximo día 17 de septiembre en el circuito belga de Spa-Francorchamp, se desarrollará la séptima prueba del Mundial de Sport Prototipos, pero además se disputará una prueba que será puntuable para el Campeonato Internacional de Fórmula 3.000.

• Walter Brun, compañero de Jesús Pareja, sufrió un grave accidente en los entrenamientos libres del viernes.

La razón es que se quedó sin frenos, aunque el pedal sí frenaba. El error, cometido por un mecánico del equipo, estuvo en que montó mal los discos delanteros, por lo que dichos discos seguían girando sin que las pastillas les llegaran a tocar.

• Buena muestra del interés de los diversos equipos en este Mundial fue la presencia de seis muleros. Jaguar, Mercedes, Porsche Joest, Nissan, Cougar y Aston Martin fueron los afortunados.

• Jaguar no deja ver sus coches. Los boxes que encerraban los nuevos XJR-11 estaban vigilados en todo momento, como si guardasen un tesoro en vez de unos coches que más bien están decepcionando. En su celo, en la carrera anterior, celebrada en el circuito británico de Brands Hatch, descubrieron a un colega francés fotografiando el motor, le sometieron a un

severo y duro interrogatorio, y además intentaron arrebatarle el coche.

• Balestre no se pierde ninguna prueba del Mundial y, como siempre, monta «su» rueda de prensa. En ella dijo que quería dejar bien sentado que no había ningún cambio de reglamento hasta 1991, al tiempo que pedía a la prensa su mayor colaboración para lograr que el Mundial de Sport Prototipos llegue a ser lo que él desea.

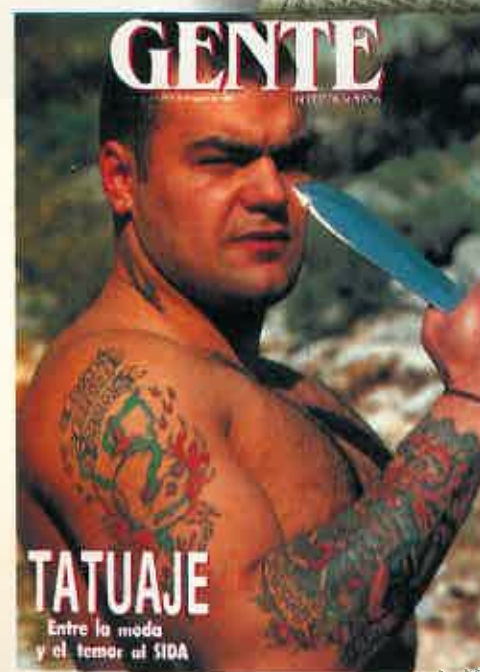


Este domingo lleve gente a casa.

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.

PARRILLA DE SALIDA

62. J. L. Schlesser-J. Mass Sauber Mercedes C10 1 24 054	61. M. Baldi-K. Acheson Sauber Mercedes C10 1 23 125
23. A. Gilbert Scott-J. Bailey Nissan R89C 1 26 087	1. J. Lammers-P. Tambay Jaguar XJR-11 T 1 25 237
37. J. Dumfries-G. Lees Toyota 89 CV 1 26 322	7. B. Wollek-F. Jelinski Porsche Joest 962 C 1 26 272
16. O. Larrauri-F. Konrad Porsche Brun 962 C 1 26 810	15. S. Andskar-B. Gachot Porsche Lloyd 962 GTi 1 26 803
10. G. Fouché-G. Lavaggi Porsche Kremer 962 C 1 28 050	2. J. Nielsen-A. Wallace Jaguar XJR-11 T 1 27 419
13. P. Fabre-H. Regout Cougar Porsche C22 1 28 453	14. D. Bell-T. Needell Porsche Lloyd 962 GTi 1 28 177
5. H. Huysman-U. Schafer Porsche Brun 962 C 1 28 522	6. W. Brun-J. Pareja Porsche Brun 962 C 1 28 460
22. T. Thyrning-W. Taylor Spice SE89 C1 Cosworth 1 28 969	21. E. Salazar-T. Harvey Spice SE89 C1 Cosworth 1 28 760
17. J. Dauer-W. Hoy Porsche Dauer 962 C 1 29 940	8. H. Pescarolo-J. L. Rice Porsche Joest 962 C 1 29 624

Etc., hasta 36 clasificados. Los nombrados en primer lugar tomaron la salida.

CLASIFICACION FINAL

1.º J. L. Schlesser-J. Mass (Sauber Mercedes C10), 106 vueltas en 2 h.47'14"599, a un promedio de 172,725 km/h. 2.º M. Baldi-K. Acheson (Sauber Mercedes C10), a 2"078. 3.º G. Fouché-G. Lavaggi (Porsche Kremer 962 C), a 2 vueltas. 4.º J. Pareja-W. Brun (Porsche Brun 962 C), a 2 vueltas. 5.º J. Nielsen-A. Wallace (Jaguar XJR-11 T), a 2 vueltas. 6.º O. Larrauri-F. Konrad (Porsche Brun 962 C), a 2 vueltas. 7.º J. Dumfries-G. Lees (Toyota 89 CV), a 2 vueltas. 8.º B. Redman-D. Leslie (Aston Martin AMR-1), a 3 vueltas. 9.º P. Fabre-H. Regout (Cougar Porsche C22), a 3 vueltas. 10.º J. Lammers-P. Tambay (Jaguar XJR-11 T), a 3 vueltas. Etcétera, hasta 21 clasificados. La vuelta más rápida la dio Jean Louis Schlesser (Sauber Mercedes C10) en 1'29"281, a un promedio total de 183,143 km/h.

ASI VA EL CAMPEONATO

PILOTOS: 1.º J. L. Schlesser, 97 puntos. 2.º M. Baldi, 75. 3.º K. Acheson, 70. 4.º J. Mass, 67. 5.º B. Wollek y F. Jelinski, 47. 6.º J. Pareja, 28. 7.º J. Lammers y P. Tambay, 24. 8.º J. Nielsen. A. Wallace, 22. 9.º O. Larrauri, 21. 10.º G. Fouché, G. Lavaggi y W. Brun, 16. Fermín Vélaz y Nick Adams encabezan la categoría C2 con 80 puntos.

EQUIPOS: 1.º Sauber Mercedes, 95 puntos. 2.º Porsche Joest, 47. 3.º Jaguar, 39. 4.º Porsche Brun, 33. 5.º Toyota, 21. 6.º Porsche Kremer, 18. 7.º Cougar, 14. 8.º Aston Martin y Nissan, 13. 9.º Spice, 10. 10.º Porsche Lloyd, 8. Chamberlain Engineering es primero en categoría C2 con 80 puntos.



Los futuros vencedores en C2 hicieron un trompo en la salida. A pesar de ello, y una vez eliminado Fermín Vélaz, lograron una cómoda victoria.

Los problemas de consumo que padecieron los equipos favoritos hicieron que el Porsche Kremer 962C de Fouché y Lavaggi se encontrara con una inesperada tercera posición.



El Aston Martin no fue tan bien como en el circuito británico de Brands Hatch, pero igualmente se vio favorecido por los problemas de consumo de los demás rivales.

farto. Primero, el Porsche Joest se ponía en cabeza con poco más de dos segundos sobre el primer Mercedes, y la emoción de una posible victoria de Wollek y Jelinski estaba justificada; el campeonato se vería relanzado. Segundo, el Mercedes de Baldi, que también había disminuido el tren de marcha preocupado por el consumo, daba cuenta del Nissan y se ponía tercero tras su compañero Schlesser.

Pero en tres vueltas, las tres últimas, todo iba a cambiar. Schlesser pasaba limpiamente al Porsche de Wollek y Jelinski, y poco después lo haría Baldi. El Porsche, como el Nissan, se arrastraba a bajo ritmo por el circuito; al igual que el Toyota de Dumfries y el tercer Porsche de la escudería Brun, conducido con brillantez por Huysman. Así, los Mercedes entraban en primera y segunda posición en la meta mientras el marcador del circuito se volvía loco. Tercero cruzaba el Porsche

de Fouché y Lavaggi, tras una carrera muy regular. Pero, ¿quién sería cuarto? Nada menos que Pareja y Brun por delante del primer Jaguar; que se encontraba en una posición que no había merecido en más de cien vueltas al circuito. Mientras, Larrauri, ayudado por los problemas de los demás, acababa sexto y compensaba así la mala suerte y el bajo rendimiento de su compañero Konrad.

En definitiva, en un circuito bastante soso, y tras el dominio impenitente de un coche japonés, los Mercedes lograban una victoria in extremis. Tanto el Nissan como el Porsche Joest no eran capaces de llegar a la meta y ni siquiera se clasificaban. Mientras, al tran tran, el otro japonés, el Toyota, se encontraba con una inesperada séptima posición. En categoría C2, tras el abandono de Fermín Vélaz, era otro Spice, el conducido por Shead y Stirling, quien lograba la victoria.

UN QUINTO PARA SERDA

EL piloto barcelonés Juan Serdá, que actualmente compite en el Campeonato Británico de Fórmula 3, lograba el pasado fin de semana su primer resultado en el circuito de Oulton Park, al terminar en la quinta posición dentro de su categoría. Los progresos del catalán

LA MOVIDA DEL DAKAR

AUNQUE quedan aún seis meses para la disputa del Rallye París Dakar, esta prueba de raid ha cobrado actualidad tras la decisión de la FISA de permitir los coches turboalimentados. Con ello, Peugeot ya ha anunciado oficialmente la presencia de cuatro coches para tratar de obtener una nueva victoria. Y tras esta decisión de Peugeot, han comenzado los fichajes importantes en los equipos rivales, como es el caso de Mitsubishi, que para el Dakar 1990 alineará un total de seis prototipos.



Los pilotos serán los oficiales de la casa, Lartigue, Cowan, Shinozuka y Fontenay, a los que se añaden Zaninoli y Jean Louis Schlesser, que en la actualidad lidera el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos a los mandos de un Mercedes oficial.



CON la salida prevista el martes 22 de Aranjuez y llegada el sábado en la ciudad de Benicarló, se va a disputar la Transpaña, prueba que cada año adquiere un mayor interés. Esta edición se ve animada con la presencia del equipo oficial Nissan, con Prieto al volante de un Nissan Patrol. Por su parte, el equipo Seat contará con Serviá y Rius, mientras que Suzuki participa con dos coches para Ginés y Solé. Zanini toma la salida con un Porsche 911. El total de kilómetros que deberán recorrer los participantes es de 1.545, dividido en cuatro etapas.

CARLOS Sainz tiene un programa apretado en los próximos meses y según los últimos rumores va a aumentar sus participaciones en territorio español. Si en un principio eran un rallye de asfalto y uno de tierra en España, ahora se habla con intensidad de que serán dos los de asfalto, **Corte Inglés en Canarias, y Príncipe de Asturias**, y si es posible otros dos de tierra, estando ya confirmada su presencia en el de Madrid. El piloto Carlos Sainz quiere



Por otra parte, el francés Patrick Tambay ha tomado una decisión en favor del equipo Lada Poch para pilotar un prototipo Lada-Samar en el próximo París-Dakar. El francés ha prefe-

ser profeta en su tierra. **C**OLIN Crabbe y Neil Corner han entrado a formar parte de Christie's, empresa dedicada a la comercialización de coches antiguos y de colección. Colin Crabbe fue piloto de Ford en el Mundial de Sport Prototipos, al volante de un Ford GT 40 y posteriormente ha dirigido su propia escudería de Fórmula 1. Por su parte, Neil Corner cuenta con una magnífica colección de vehículos deportivos, entre los que destacan un Auto Union de 1939 y un Ferrari Dino GP car de 1960. **E**N los primeros días del mes de septiembre tendrá lugar la ya clásica cita de Alcañiz, ciudad turolense en la que cada año se reúnen los habituales de los circuitos españoles. En esta edición 89 las carreras previstas serán las de Producción, Copa Volkswagen Polo, Copa R-5 Iniciación y Copa R-5 Turbo, y la animada Copa Citroën AX. Los entrenamientos comenzarán a las 11 de la mañana del sábado día 2 de septiembre y las carreras tendrán su inicio a las 8 de la mañana del domingo día 3.

rido partir de cero y hacer un coche totalmente nuevo en lugar de entrar en un equipo como Peugeot o Mitsubishi, donde sólo tendrá que realizar algún pequeño cambio y nada más.

AL PUERTOS ALCANTANE, Avda. Aguilera
60 ALICANTE - Tels. (965) 22 98 32/42
B MENA AUTOMOV JULIO MASELO - Lobero, 26
12120 L.EJIDO - Tel. (951) 46 42 58 • **A**STURNIA
BERTO ROZAS BLANCO - Grande Sierra, Ctra.
703 OVIEDO - Tel. (985) 79 30 40 • **M**ILVICIO
C/O AJATES - Carretero de Galicia, 1 - OPOUNO
TEL (918) 22 33 65 • **B**ARCELONA POLIGRAFICA
TOR SA -
VALLES - Tel. (93) 849 28 22 • **B**ARCELONA
VERO - Ronda de la Torrasa, 64 - 08900
ALET - Tel. (93) 331 50 47 • **B**ARCELONA
Ind. Ind., Bta y Ventl Parc. 62 - 08240 MANA
Tel. (93) 874 39 11 • **B**ARCELONA AUTOMOCV
Avda. Barcelona, 199 - 08750 MOLINS DE
Tels. (93) 668 57 03/668 08 95 • **B**ARCELONA
SOLCAN -
Botánico Mico, 28 - 08050 VIC - Tel. (93)
985 33 70 • **B**ARCELONA EMMES S.A. - Taragona, 93
08700 BARCELONA - Tel. (93) 581 22 22
• **B**ARCELONA BALANCES INTERNET
56-08700 IGUALADA - Tel. (93) 803 82 02
• **B**ARCELONA POLICOIMER Gran Via de les Cortes Ca
657 - Tel. 246 14 55 • **B**ADAJAZ TALLERES
MINAPLORIS - Hernán Cortés, 139 - 06700 VILLA
NUEVA DELA SEFENA - Tel. (924) 84 23 64 • **B**ILBAO
EL AVISA - Gran Via, 80 - 48011 BILBAO - Tel. (94)
930 81 95 • **BURGOS** AUTOMOCV CASTILLA - Victoria, 255
09007 BURGOS - Tel. (947) 22 49 20 • **C**ABREDA
DE LA TORRELLA - Tel. (947) 22 49 20 • **C**ABREDA
LOS CERECES - Tel. (947) 22 21 57 • **C**AIBU JUAN
MAECS, S.A. - Ctra. de Sanlúcar, km 05 - 11400
LEJEZ DE LA FRONTERA - Tel. (956) 32 00 00 • **C**AS
TELLIN MORCAN - Herrero, 63 - 12008 CAFIG
DEL DE LA PLAMA - Tel. (964) 20 68 55 • **C**HIMEN
REAL TALLERES CRUZ VOZMEDIANO - Ciudad
Dantes 15 - 13500 PUERTOALLANO - Tel. (926) 62 43
• **C**ORDOBA AGRICOLA AGUILERA - Ctra. de Córdoba
Km. 19 - 14900 LUCENA - Tel. (957) 50 19 94
• **C**ORDOBA AGRI. EL MONTE - Tel. (957) 50 19 94
16143 OTOTOS - Tels. (968) 28 00 22/28 43 00
AUTOMOVILES MASO, S.A. - Avda. Girona, 7
17800 ILLOT - Tel. (972) 26 15 75 • **E**RIBENA 4
PERSA MAYMIR - Ctra. San Felúx, km. 72 - Veinat d'A
Tels. 7243 LLAMBLIES - Tel. (972) 46 95 57
CHARRAN CAL AGRICOLA GRANADIANA - Paseo del
Hondá, 18 - 18006 GRANADA - Tel. (958) 72 77 00
• **G**UELMA N. FULIEDES ORCAL - Sánchez Barba, 1
11011 MUJIBEL - Tel. (959) 24 83 66 • **J**AEZ
11011 MUJIBEL - Los Baños, 11011 MUJIBEL
13540 UBEDA - Tels. (953) 37 08 74/12 99 94
• **J**EAUSCLUSIVAS RODRIGUEZ - Avda. de Portugal
11-24400 PUFFERRAS - Tels. (977) 41 55 34
• **L**ENDIRA RIBES MAC, AGRICOLA, S.A. - Ctra. de
de Exarzoja, km. 45B - 25007 LERIDA - Tels. 26 15
20506 16 89 • **L**ENDO CABALL - Ctra. de Manresa
50 25280 SOLSONA - Tels. (973) 481 15 04/40
• **L**ENDRA GARCIA AGUILERA - Aragón, s/n
25020 REMOP - Tel. (973) 45 03 33 • **L**IBRODO TRU
• **L**IBRODO TRU - Tel. (973) 45 03 33 • **L**IBRODO TRU
Tel. (941) 25 26 • **M**ADRID AUTO REPARACION
BARION, S.A. - Antonio López, 23 - 28019 MADRID
Tel. (91) 469 78 06 • **M**ALAGA FC. HERMANDE
AVILA - Lorenzo Corrae, 26 - 29014 MALAGA - Tels.
97023 26 34 • **MURCIA DIEGO NICOLAS GI.** - Bar
San José, s/n - 30050 MOLINA DE SEGURA - Te
10691 81 32 51 • **P**ALMA DE MALLOCA AUTOS MAIL
AGUIA - Emilio Darder, 20 - PALMA DE MAILLOCA
Tel. (977) 28 94 81 • **PAMPLONA TALLERES EZE**
• **PAMPLONA TALLERES EZE** - Tel. (943) 22 22 22
Tel. (943) 11 31 95 • **PONTEVEDRA G. RIVAS** - Lo
Crea 11-37 3600 PONTEVEDRA - Tel.
• **PONTEVEDRA 13 81** • **OURENSE AUTOMO MOREIRAS**
• **OURENSE 36** - 32003 OURENSE - Tel. (968) 29
77 06 • **SALAMANCA MARTIN CHICO RODRIGUEZ**
Paseo El Montalvo, calle D. Nave 11, Parc. 3
37008 SALAMANCA - Tel. (923) 25 38 39 • **SEVILLA**
FUENTES GONZÁLEZ - Luis Montolio, 99 - 41001
• **SEVILLA** - Tel. (954) 43 33 33 • **SEVILLA**
• **SEVILLA** - Tel. (954) 43 33 33 • **SEVILLA**
43870 AMPUSTA - Tel. (977) 30 25 • **TARRAGONA**
VENTURO RAY de Sant Pere 20-41 - REUS - Te
97734 36 95 • **TILEMO MAR MAQUINARIA, S.A.**
Avda. Mateo id, 25 - 45003 TOLEDO - Tel. (925) 22 21
09 • **VALENCIA MOREIRA** - La Unión, 5 bajos • **V**
CUART DE POSDET - Tel. (966) 153 31 05 • **VALLADOLID**
VLD. HERNÁNDEZ PALAZUELOS - Avda del Polígono
10 - 47007 VALLADOLID - Tel. (963) 47 78 01
• **ZARAGOZA T. MECANICOS LEANDRO JUÑES** - Ctra. de
Valencia, 25 - 50001 ZARAGOZA - Tel. (976) 55 15
• **ZARAGOZA AUTOMOVILES FERRER** - Avda. de
Valencia, 24 - 50005 ZARAGOZA - Tel. (976) 55 15

Ni nombres

...y te voy a ser
muy familiar

**DESDE
1.302.000,-
IVA INCLUIDO**



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



Remarks:
Sociedad Anonima

Arts de Barcelona 137
Tél: 031 668 32 12
Tél: 30 383
NOM E - Fax: 031 668 70 07
15750 MOLINE OK NE
Monsieur Toussaint

- Motor de 1.397 c.c.
- Tecnologia RENAULT

**NUEVO
MODELO '89**



Vuele, Navegue, Conduzca. Viaje con Europ Assistance

Cuando viaje, lleve su Seguro de Europ Assistance. Siéntase tranquilo, asistido y a cubierto de cualquier riesgo, en los cinco continentes.

Adquiera su Seguro en su Banco, a través de su Agencia de Viajes o Agente de Seguros y en Cajeros Automáticos de la red Telebanco 4B.

europ assistance
Asistencia al estilo europeo en todo el mundo

RADIOGRAFIA: EL McLAREN DE SENNA



NOVEDADES

IAA 89

32. Internationale Automobil-Ausstellung
16.-24. September 1989 - Frankfurt
19.-25. September 1989 - Frankfurt
1989er Wagen von 1970 bis 1979
DAS AUTO
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN



FRANCFORT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

26 de agosto de 1989

Núm. 305 • 275 ptas.

**RENAULT 21
CINCO PUERTAS**

**CON MOTOR DE
12 VALVULAS**



OPEL CALIBRA
UN COUPE DE
227 KM/H.



**DIRECCION A LAS
CUATRO RUEDAS**

- **COMO FUNCIONA**
- **COMPARATIVA
HONDA-MAZDA**



COLECCIONABLE

**16
RESTAURANTES
DE CARRETERA**



CASTELLON ALCAÑIZ
Motor 16

