

REGALO
LAS FICHAS DEL
MOTOR

VENTAS A PLAZOS: EMPIEZAN LAS PEGAS

SEMANTAL
Motor 16
GRUPO



AVANCE

9 de septiembre de 1989

Núm. 307 • 275 ptas.

SALON DE FRANCFORT



- **PROTO T SEAT A LO GRANDE**
- **PEUGEOT 605 EL ANTI-BMW**



Especial
Maserati



COMPARATIVA

EL NUEVO RENAULT Y SUS RIVALES

- **R-21 TXE** ● **MONTEGO 2.0 GSi**
- **VECTRA 2.0i CD** ● **SIERRA 2.0i GHIA**
- **PEUGEOT 405 SRI**



800 OFERTAS DE SEGUNDA MANO

El mejor amigo del coche.

No hay en toda Europa un amigo del coche, mejor y más fiel que MAXMEYER. MAXMEYER le da más protección que nadie, solidez permanente de color y brillo, y más vistosidad.

Desarrolla la más avanzada tecnología en la fabricación de pinturas especiales para carrocerías. Más de 30.000 fórmulas de color.

Y ofrece al carrocerero el mejor y más completo servicio para la utilización de sus productos.



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

Max Meyer Ibérica Sociedad Anónima. Fontanella, n.º 12-B, 4.º D. - 08010-BARCELONA - Tel. 317 90 80 - Telex 97946 DMMD E

ESTA SEMANA

PAG. 35: ESPECIAL MASERATI

Agárrate, que hay curvas

DECIR que las autovías van a ser como autopistas pero en gratis es algo que no tiene ninguna gracia, y más si quien lo dice es el director general de Carreteras. Rafael Fernández Sánchez, que es un técnico, habló como un político. Tal vez la suya fuera una de las primeras declaraciones electoralistas con vistas al 29 de octubre.

Fue la semana pasada en Suplementos 4, el programa de televisión que dirige Secundino González. Hoy, ya finalizada la operación retorno con un tremendo saldo de víctimas, no vamos a insistir en que el Plan General de Carreteras se quedó pequeño a poco de ser presentado por el entonces ministro Julián Campo. Eso es obvio. Lo que pasa es que sienta muy mal, en tales circunstancias, oír lo de que las autovías son como autopistas gratis. Esto va a poder aplicarse como máximo a un 40 por ciento de las autovías socialistas. El resto responderá a las características propias de este tipo de vía, que es un desdoblamiento de la carretera ya existente.

La autopista es otra historia. Es cierto que se está haciendo un esfuerzo importante y que la construcción de las autovías se ha planteado para que en un futuro puedan equipararse a las auto-

pistas. Para que no haya cruces a nivel, para que los accesos sean de máxima seguridad, etc. Pero, a pesar de todo, es ilusorio igualar ambas definiciones cuando el trazado discurre paralelo a la carretera actual y en ésta hay curvas que no ven en ninguna autopista europea. La carretera actual se conserva y, aunque algunas curvas se han suavizado, quedan bastantes virajes cerrados. El radio mínimo de una curva de autopista está en torno a los quinientos metros. Su amplitud es, pues, decisiva. La seguridad depende en gran medida de esa peculiaridad y, mientras no hay un nuevo trazado, las curvas siguen estando ahí, con su indiscutible dosis de riesgo.

Cuando se decía eso de «agárrate, que hay curvas» era por un motivo justificado. Hoy, con el volumen de vehículos que circulan por nuestras carreteras (por cierto, ¿hasta cuándo tendremos que seguir sorteando cosechadoras-obstáculos rodantes?), el poder encontrarse no se sabe con qué a la salida de una rasante o una curva ciega sigue siendo una de las preocupaciones de todos los conductores. Cuando hayamos eliminado esto, la autovía se parecerá más a la autopista.



Rafael Fernández Sánchez, director general de Carreteras.

Alberto Mallo

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	FRENTE A FRENTE	El R-21 del 90 y sus rivales
13	LO ULTIMO	Fiat Uno
14		Seat Proto T
16		Peugeot 605
20	LOS HOMBRES	Jean Boillot
25	MERCADO	Nuevos productos
26	PRECIO COCHES NUEVOS	
36	ESPECIAL MASERATI	Maserati 228
40		Maserati Karif



46		Modelos para el 90
49		Alejandro de Tomaso
51	COMPRAR Y VENDER	
57	CRITICA DE TIENDAS	
62	ECONOMIA	Financiación de coches
66	DEPORTE	En directo con Alain Prost
68		Premio Ciudad de Alcañiz
74		Donington: Sport Prototipos
79		Jordi Tarrés
82		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. Jefes de Sección: María Jesús Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso Nieto (Fotografía), Víctor Pacione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Meillieray (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. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

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

Director comercial: Julio José Benito. Subdirectora comercial: Carmen Nieto. 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: Peña Urizarna Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Fotocomposiciones: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Connar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: S.G.E.L. Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



Motor 16 / 3



En voz baja

Volvo Concesionarios ha desmentido los rumores según los cuales la representación en España de la marca habría pasado a manos de la casa matriz, Volvo Car Corporation. Estos rumores habían cobrado fuerza al barajarse el nombre de Volvo como principal candidato a la compra de Enasa-Pegaso. Por otro lado, la marca sueca podría ampliar su red de concesionarios de camiones y turismos.

- El nuevo alcalde de Madrid está dis-

puesto a todos los esfuerzos para mejorar el tráfico en la capital. Una de las medidas es la de poner en la calle, regulando el tránsito, al mayor número posible de agentes y no se ha tenido reparos en dotar de talonarios de multas a los miembros de la banda de música y a agentes encargados de la vigilancia en los mercados de abastos.

- Con el cese de producción del Porsche 911 Turbo, su precio se ha disparado. Un coche que tiene un precio medio de 12 millones de pesetas (variable según equipamiento y país), puede llegar a costar alrededor de 40. Los coleccionistas han puesto el ojo en este coche y lo buscan afanosamente en cualquier país europeo.
- Antes de finalizar el año, los todo terreno Aro se ofrecerán con motores diesel. A la espera de los 1.700 de Renault, estos primeros Aro equiparán los motores Volkswagen turbo, en una realización proveniente de Italia.



FELIZ CUMPLEAÑOS

TREINTA AÑOS Y SIN ARRUGAS

El Mini ha cumplido sus primeros treinta años en medio de una fiesta impresionante. Ciento veinte mil espectadores y más de 22.000 Minis se dieron cita en el circuito de Silverstone el pasado 28 de agosto, en la mayor concentración de la historia protagonizada por un automóvil. Se dieron cita usuarios de todo el mundo, llegados desde Australia, desde Estados Unidos e, incluso, desde Japón, país en el que se venden anualmente más de ocho mil unidades.

des. La fiesta concluyó con un paseo glorioso por la pista, un paseo que reunió 5.061 Minis, una nueva marca en la historia del circuito británico.

FILTRO

TRANSPORTE ECOLOGICO

Volvo ha presentado un filtro para camiones de uso urbano que elimina las emisiones contaminantes de los motores diesel. El sistema, de inminente incorporación en la serie FL de la marca para su experimentación práctica, basa su funcionamiento en una estructura cerámica donde se catalizan las emisiones oxidando los hidrocarburos y el monóxido de carbono resultantes de la combustión. Las partículas contaminantes quedan atrapadas en el filtro y, lo que es revolucio-



FICHAS

TODO EL MOTOR A SU ALCANCE

La colaboración de la prestigiosa editorial Planeta Agostini con Motor 16 acaba de materializarse en una serie de fichas, colección que estará en el mercado a partir del próximo 29 de septiembre. Esta misma semana Motor 16 inicia el lanzamiento, en primicia, de seis entre-

gas de dos fichas como prólogo al lanzamiento comercial, de una colección apasionante centrada en las grandes estrellas del motor, una colección en la que se darán cita: los co-

ches del mañana, los modelos históricos, las motos, los automóviles de gran serie, los pilotos, los carroceros y los récords más difíciles.

nario en este sentido, es que éste actúa durante los intervalos en que el vehículo permanece parado. Un elemento calentador se encarga automáticamente de que el colector de residuos funcione

permanentemente y una bomba de aire suministra el oxígeno necesario para el proceso de regeneración. Con ello se consigue rebajar en un 80 por ciento las emisiones de partículas, además

de los hidrocarburos y el monóxido de carbono en un 60 y 50 por ciento, respectivamente. Este proyecto fue presentado en Gotemburgo en una conferencia sobre el medio ambiente.



FORD

RETOQUES GENERALES

En pocas semanas, los Ford Escort XR 3i y RS Turbo tendrán un renovado aspecto, un aspecto si cabe más deportivo. Las novedades se centran en el parachoques delantero y el alerón trasero rediseñados. El resto de la gama incorpora unos nuevos embellecedores de ruedas y la regulación desde el

interior mediante cinco posiciones de la altura de los faros, de serie en todos los modelos. También a partir de ahora estará disponible un motor 1.4 con inyección y 73 caballos, preparado para montar catalizador y utilizar gasolina sin plomo con vistas a la nueva reglamentación. Ford también tiene previsto, antes de final de año, poner a la venta una serie limitada del Orion que tendrá la denominación de «Bolero», que incluirá un equipo especial.

DGT

CUENTOS INFANTILES

La Dirección General de Tráfico ha convocado el I Concurso Nacional Infantil de Cuentos sobre el Trá-



fico, tras el éxito escolar de los Concursos de Educación Vial. Los cuentos tienen que versar sobre algún tema relacionado con el tráfico (normas, itinerarios colegio-casa, prevención de accidentes, etc.) y tendrán como uno de sus personajes a la ardilla de las campañas de divulgación de la DGT. La Dirección anuncia el reparto de jugosos premios entre los más pequeños.

RECORD

¡VAYA VALLA!

Un anuncio publicitario pasará a la edición 90 del famoso libro Guinness de récords. La valla que anunciaba los nuevos Ford Fiesta, instalada en Barcelona por la agencia Bassat, Ogilvy & Mather, es la más

grande del mundo realizada hasta hoy. Sus 145 metros de longitud y 15 metros de altura conforman una superficie de 2.160 metros cuadrados y se instaló en la plaza de toros Monumental de la Ciudad Condal a comienzos del presente verano. El descomunal anuncio permaneció expuesto durante casi un mes.



Verde y Rojo



● Sin duda alguna Vigo es una de las ciudades más caóticas de España. Ahora, el responsable de Tráfico ha modificado por completo la circulación en el centro de la ciudad y no se le ha ocurrido mejor cosa que hacer los cambios en pleno agosto, cuando la ciudad se ve invadida de turistas. Como era de esperar, el responsable desapareció de la circulación durante todo el mes.

● Nuestro compañero en Diario 16 Ignacio Camacho ha escrito un ameno e interesante artículo sobre los Rolls Royce de Marbella. No es frecuente encontrar en la prensa escrita reflejos positivos de la automoción; gracias, Ignacio.

● En la localidad de Madrideojos, una avispado comerciante ha puesto en servicio un túnel de lavado automático para coches, muy utilizado en la zona. Lo curioso del caso es que la ficha para poner la máquina en funcionamiento cuesta la friolera de 500 pesetas; eso sí, el ticket se ve acompañado de un paquete de goma de mascar de dudosa procedencia y sin registro sanitario. Lo que no sabemos es si, además, los coches quedan limpios.

● El Ayuntamiento madrileño y su nuevo alcalde, el centrista Agustín Rodríguez Sahagún, han logrado finalizar la «operación asfalto» en la fecha prevista, el 31 de agosto, lo que es todo un logro. Ahora a esperar a que pinten las calles recién asfaltadas el día de menos tráfico, porque sinceramente, nos tememos lo peor.

FRENTE A FRENTE

EL NUEVO R-21 FRENTE A SUS RIVALES

OTOÑO CALIENTE

En los próximos meses se va a desencadenar una dura batalla comercial ante el endurecimiento del mercado. Renault ha preparado sus armas y ha remozado el R-21, que, con un precio muy competitivo, planta cara a sus más directos rivales: el Austin Montego, el Ford Sierra, el

Opel Vectra y el Peugeot 405. La batalla que van a librar los cinco contendientes tendrá muchos frentes, pero sin lugar a dudas, el más duro y el que posiblemente dedare al vencedor será el económico, puesto que técnicamente, las diferencias son pequeñas.

LOS cinco rivales que se enfrentan en estas páginas pertenecen al segmento de las berlinas de tres volúmenes de tipo medio, con motores de dos litros de inyección. La potencia de todos ellos está en torno a los 120 caballos y sus equipamientos están al más alto nivel. El público al que van dirigidos estos modelos exige un coche amplio, con un buen nivel de confort y con posibilidad de viajar con rapidez y seguridad. Así pues, todos ellos disfrutan de unas prestaciones bastante brillantes y, quien más o quien menos, todos son capaces de rodar por autopis-



FORD SIERRA 2.0i GHIA 4P

VIRTUDES

- Consumo reducido
- Suavidad de marcha
- Acabado y habitabilidad

DEFECTOS

- Balanceo de la carrocería
- Prestaciones justas
- Precio alto

PRECIO EN LA CALLE:
2.718.019 ptas.

OPEL VECTRA 2.0i CD

VIRTUDES

- Motor excelente
- Bajo consumo
- Maletero espacioso

DEFECTOS

- Precio elevado
- Fallos de acabado
- Dirección muy blanda

PRECIO EN LA CALLE:
2.397.910 ptas.

PEUGEOT 405 SRI

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento
- Amplitud interior

DEFECTOS

- Consumo elevado
- Butacas de asiento corto
- Calidad de acabado

PRECIO EN LA CALLE:
2.511.088 ptas.

AUSTIN MONTEGO 2.0i GSi

VIRTUDES

- Buenas prestaciones
- Presentación atractiva
- Precio interesante

DEFECTOS

- Posición del conductor
- Fallos de acabado
- Mecánica ruidosa

PRECIO EN LA CALLE:
2.163.788 ptas.

RENAULT 21 TXE

VIRTUDES

- Equipamiento y acabado
- Consumos recortados
- Prestaciones

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Asientos muy blandos
- Balanceo de la carrocería

PRECIO EN LA CALLE:
2.491.013 ptas.

tas a velocidades de cruceo muy elevadas, o realizar adelantamientos con toda rapidez y seguridad.

Pero a la hora de decidirse por uno de estos coches, hay un punto en el cual el comprador se fija mucho: la relación entre el precio y el equipamiento. En este aspecto se ha centrado la ofensiva lanzada por Renault, que en estos momentos ofrece un coche al que no le falta casi nada, a un precio muy interesante. Elementos tales como el ordenador de a bordo, el aire acondicionado o el sistema antibloqueo de frenos ABS, son de serie en el R-21, por lo que los números van a pesar mucho en la decisión final. En este aspecto, el Renault 21 gana por goleada a sus rivales, en particular a los de origen alemán, cuyo precio se dispara en cuanto se quiere montar dichas opciones.

En el apartado de la mecánica, las novedades más destacables en este grupo las presenta el Ford Sierra, que incorpora el nuevo motor de doble árbol de levas en cabeza, que además de ser el más potente de los cinco, muestra unas buenas formas tanto para empujar con energía el coche, como en lo económico de su funcionamiento. Al igual que el resto de sus contrincantes, el Sierra dispone de un sistema de alimentación mediante inyección electrónica. El motor más brillante de los cinco, es el del R-21 que, no obstante, resulta un poco ruidoso y de funcionamiento no tan suave como el del Sierra o el Vectra, que en este aspecto destacan. El Vectra funciona muy bien alto de vueltas, pero en cambio le cuesta recuperarse desde regímenes más bajos.

El Peugeot está en un término medio, pero, al igual que el R-21, su funcionamiento se deja sentir en el habitáculo. Por su parte, el Montego tiene el motor más elástico de los cinco modelos comparados. Su capacidad para reemprender la marcha en velocidades largas es sorprendente. Esto colabora definitivamente en las buenas cifras de consumo que hemos conseguido. Las aceleraciones también están a buen nivel.

En general, todos ellos se conducen con gran facilidad; la dirección asistida se mueve con toda facilidad, pero destacan en este aspecto el Ford Sierra y el Peugeot 405, que son los que mejor compromiso mantienen entre suavidad y precisión. En el lado opuesto está el Vectra cuya dirección es buena para callejear, pero resulta excesivamente «ligera» cuando se conduce de una manera rápida.

De estos cinco modelos, tan sólo el Ford es tracción trasera. El resto son de tracción delantera, pero incluso entre estos cuatro las diferencias de comportamiento son notables. En este apartado, nuestro campeón es el Peugeot 405, que es el que más eficazmente aborda las curvas y en el cual se aprecia un mejor equilibrio. El Vectra le sigue de cerca, ya que, aunque tiene la clásica tendencia de los tracción delantera a tirar de morro, su agarre es notable. El R-21 queda en un tercer puesto, con un comportamiento también muy noble, pero con algunos rebotes en el tren trasero, que sin llegar a inquietar, molestan. Por detrás están el Ford Sierra y el Austin Montego. Lo que menos gusta del Ford es que mientras que el eje posterior se apoya a la perfección, el delantero queda algo más suelto. No obstante para los amantes de la conducción clásica, las nobles reacciones del Sierra serán una delicia. Por su parte, el Montego no presenta problemas de comportamiento, salvo cuando se rueda en zona de curvas cerradas, que es fácil que la rueda del interior pierda tracción, con el consiguiente tirón del volante.

En la utilización de estos coches incide mucho el manejo y las relaciones del cambio. Como suele ser habitual, las relaciones de cambio mejor adaptadas a nuestras carreteras y tráfico, con infinidad de adelantamientos y puertos de montaña, son las de los coches franceses. El 405 y el R-21, junto con el Montego, disponen de unas relaciones bastante seguidas, sin grandes diferencias entre una marcha y otra, que permiten aprovechar al máximo el



El salpicadero cambia en el R-21.



El Austin Montego tiene un estilo muy inglés.



El Sierra presenta un cuadro muy racional.



El volante del Vectra es regulable en altura.



Líneas muy funcionales en el cuadro del 405.



Los asientos son ahora algo más rígidos.



La posición al volante es mejorable.



Hay una buena amplitud para cuatro ocupantes.



Los asientos son amplios y cómodos.



Los largos viajes se realizan sin fatiga.

rendimiento del motor, tanto para rodar veloces, como para ahorrar gasolina. Por su parte, el Sierra y el Vectra tienen unas relaciones de cambio más largas, que obligan a trabajar más con la palanca para poder apurar el motor.

En el manejo del cambio vuelve a situarse el Peugeot 405 en cabeza, aunque hay que decir que todos ellos disponen de unos mecanismos bastante precisos. Es destacable el avance que ha supuesto al Sierra su nueva caja de cambios, que ha ganado mucho en rapidez de funcionamiento. Por su parte el Vectra tiene un mecanismo de tacto un tanto áspero, mientras que el Montego es el menos preciso de todos en este aspecto.

parte de sus equipamientos.

Sin lugar a dudas, el que se lleva la palma es el nuevo R-21, que incorpora de serie elementos tales como ordenador de viaje, que ninguno de sus rivales ofrece, aire acondicionado, también de serie en el Ford y en el Peugeot, pero opcionales en el Vectra y Montego, o el importantísimo sistema de frenos ABS. En este último ejemplo las diferencias son notables, puesto que mientras el Renault 21 ofrece de serie este sistema, de marca Teves y óptimo funcionamiento, en el Montego no se puede adquirir ni opcionalmente; en Peugeot, aunque aparece en el catálogo, la realidad es que el concesionario se inventará mil historias para disuadirnos de



LA BATALLA DEL PRECIO

Así pues, se puede decir con toda tranquilidad que cualquiera de estos cinco coches cumple a la perfección con los mínimos que se plantea un usuario a la hora de elegir un nuevo vehículo.

Ahora bien, al margen de las cualidades dinámicas de cada uno, hay un hecho cierto y es que las diferencias en el aspecto económico son notables. Para evaluar con objetividad este aspecto, no nos podemos limitar a contemplar el precio de cada uno de los coches, y puesto que son modelos que técnicamente responden al mismo concepto, la justificación de un precio mayor o menor tiene que venir por

comprarlo y, si aun así insistimos, el plazo de entrega puede ser eterno. En el Vectra, el ABS, es opcional y su coste es de más de doscientas mil pesetas. Por su parte, el Sierra, que con ABS tiene una frenada impecable, dispone de dicho sistema también opcionalmente, a un precio de casi trescientas mil pesetas.

Por esto, tan sólo centrándonos en el aire acondicionado y el sistema ABS, los precios de los cinco comparados en las mismas condiciones de equipamiento, quedarían de la siguiente forma: El más barato de todos sería el Montego, que con el aire acondicionado supera ligeramente los dos millones cuatrocientas mil pesetas. A continuación

FRENTE A FRENTE

DATOS DE COMPRA

R-21 TEL. 141.000.000. EASA Renault. Avda. de Burgos, 37. 28004 Madrid. Tel.: (91) 756.17.00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 1.250 puntos de asistencia en España. ALSTIN MONTEGO 2.0 GSi. Importador: Acxis River España, S.A. Mar Mediterráneo, 2. 28040 Madrid. Tel.: (91) 676.82.11. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 347 puntos de asistencia técnica en toda España. FORD SIERRA 2.0 Ghia. Fabricante: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Tel.: (91) 573.13.00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 400 puntos de asistencia técnica en toda España. OPEL VECTRA 2.0 C.D. Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana, 94. 28046 Madrid. Tel.: (91) 973.00.00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 429 puntos de asistencia técnica en toda España. PEUGEOT 405 SRI. Importador: Peugeot Talbot España. Ctra. de Villavieja, km. 7,5. 28040 Madrid. Tel.: (91) 347.20.00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 445 puntos de asistencia técnica en toda España.

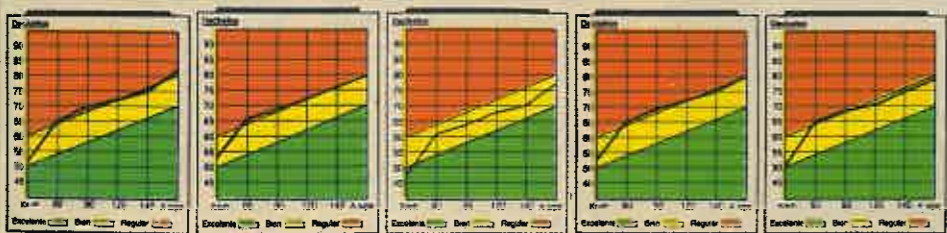
FICHA TÉCNICA

	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
MOTOR					
Disposición	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. longitudinal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.995	1.998	1.998	1.905
N.º apoyos de cigüeñal	5	5	5	5	5
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
N.º válvulas/cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyec. multipunto	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica	Inyec. electrónica
Compresión	10 a 1	9,1 a 1	10,3 a 1	9,2 a 1	9,3 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.
Potencia máxima (CV/rpm)	120/5.500	112/5.500	125/5.600	115/5.200	125/5.500
Par máximo (mkg/rpm)	16,7/4.500	18,2/2.800	17,7/2.500	17,8/2.600	16,5/3.000
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantera	Delantera	Trasera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. a 1.000 rpm en 1.ª/2.ª/3.ª	7,7/14,5/22,44	8,6/14,7/20,9	7,1/13,3/20,6	8,6/15,6/23,8	8,2/14,4/20,9
Vel. a 1.000 rpm en 4.ª/5.ª	30,69/36,72	26,9/32,7	27,7/33,7	34,1/43,0	27,6/35,1
Embrague	Monod. en seco	Monod. en seco	Monod. en seco	Monod. en seco	Monod. en seco
DIRECCIÓN					
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,2	3,0	2,5	3,5	3,1
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,6	10,1	11,0
FRENOS					
Sistema (del./tras.)	Dis. v./d.+ABS	Discos v./discos	Discos v./tambor	Discos v./discos	Discos v./discos
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Eje torsional	Independiente	Eje torsional	Independiente
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Aluminio, 5,5x14	Chapa, 6x14	Aleación, 5,5x14	Aleación, 5,5x14	Aleación, 5,5x14
Neumáticos	185/65 HR 14	185/65 HR 14	195/60 HR 14	195/60 R 14	185/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES					
Peso en orden de marcha	1.080	1.050	1.060	1.137	1.040
Capacidad del depósito (l)	66	53	60	61	70

PRESTACIONES

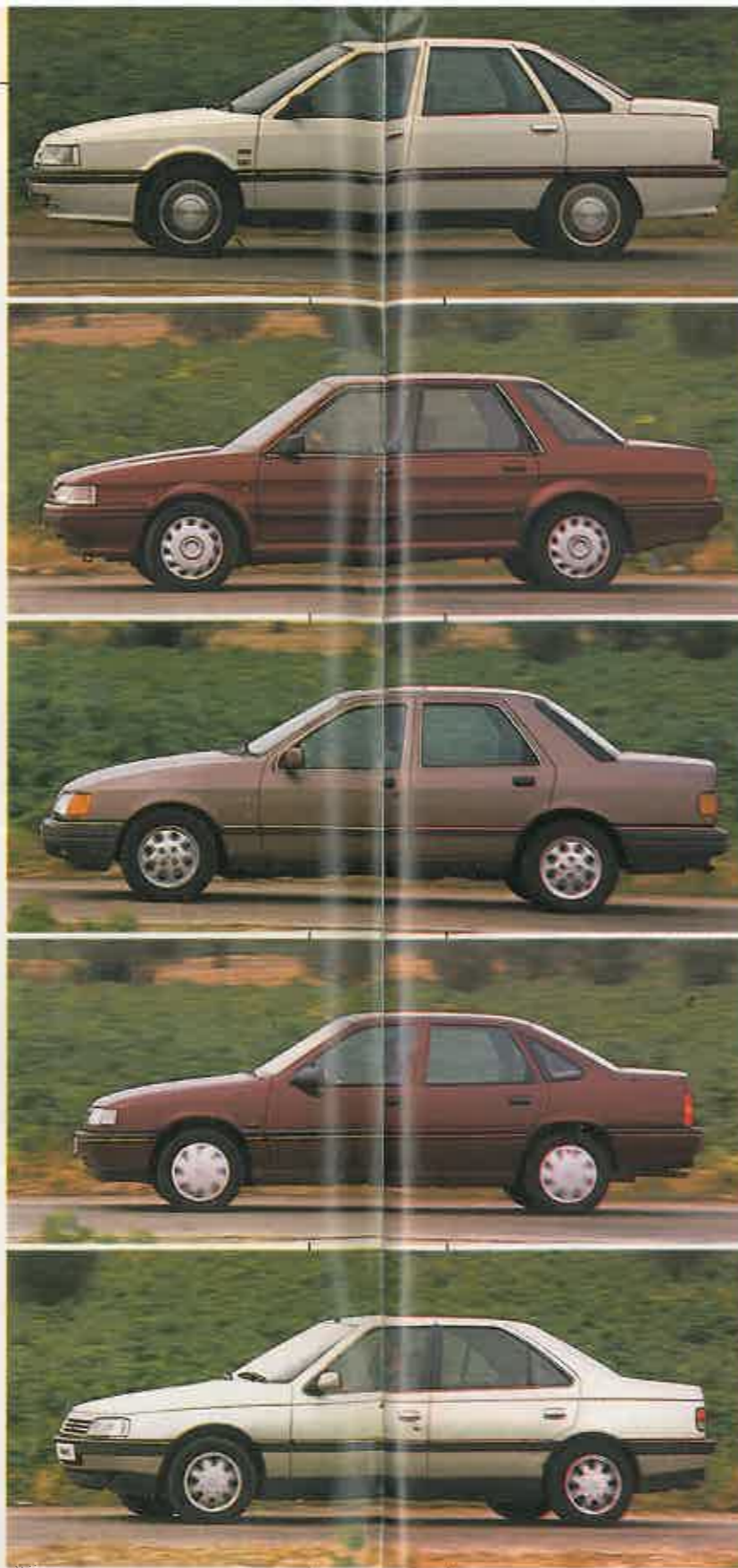
	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
VELOCIDAD MÁXIMA					
Km/h	194,2	185,2	190,0	197,3	197,8
ACELERACIÓN					
400 m salida parada	16,8	17,8	18,3	16,9	17,3
1.000 m salida parada	31,4	32,9	33,4	31,1	31,8
De 0 a 100 km/h	9,7	9,9	11,5	9,6	10,4
RECUPERACIÓN					
400 m desde 40 km/h en 4.ª	19,0	18,1	19,2	19,4	18,2
400 m desde 40 km/h en 5.ª	21,8	21,1	21,7	21,7	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	35,3	33,5	35,5	35,8	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	39,1	38,2	40,7	40,9	38,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,9	10,1	11,7	11,8	9,9
De 80 a 120 km/h en 5.ª	12,2	12,0	17,7	17,7	15,1

SONORIDAD



	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
Al ralentí:	52,2	Al ralentí: 53,1	Al ralentí: 47,8	Al ralentí: 52,6	Al ralentí: 49,4
A 60 km/h:	65,2	A 60 km/h: 65,6	A 60 km/h: 61,2	A 60 km/h: 65,4	A 60 km/h: 64,6
A 90 km/h:	69,6	A 90 km/h: 68,9	A 90 km/h: 64,4	A 90 km/h: 68,6	A 90 km/h: 68,3
A 120 km/h:	72,7	A 120 km/h: 72,4	A 120 km/h: 68,2	A 120 km/h: 72,4	A 120 km/h: 71,4
A 140 km/h:	74,4	A 140 km/h: 75,2	A 140 km/h: 70,4	A 140 km/h: 75,2	A 140 km/h: 74,6
A tope:	82,4	A tope: 79,8	A tope: 77,1	A tope: 79,9	A tope: 78,3

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

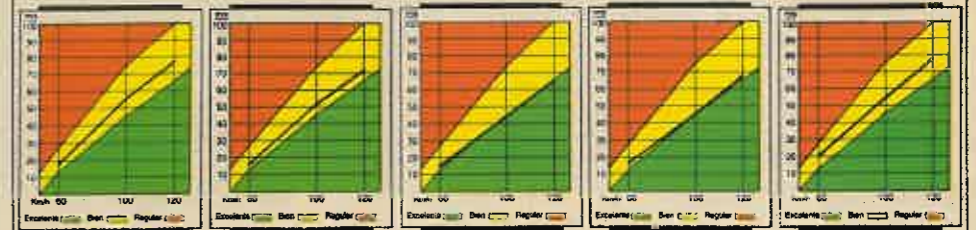


quedaría el R-21 con un precio ligeramente inferior a los dos millones y medio. Después estaría el Peugeot 405 SRI, que apenas cuesta veinte mil pesetas más que el R-21, pero no dispone de sistema antibloqueo de frenos. Por encima de los dos millones ochocientos mil pe-

setas, está el Opel Vectra y, por último, ya en los tres millones de pesetas, el Ford Sierra. También es verdad que la calidad de los diferentes productos no es la misma, y justo es resaltar que el acabado del Ford es con diferencia el mejor de los cinco,

FRENTE A FRENTE

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
A 60 km/h:	16,6	A 60 km/h: 17,9	A 60 km/h: 16,0	A 60 km/h: 17,2	A 60 km/h: 20,8
A 100 km/h:	54,9	A 100 km/h: 51,0	A 100 km/h: 46,8	A 100 km/h: 43,8	A 100 km/h: 53,6
A 120 km/h:	76,1	A 120 km/h: 71,8	A 120 km/h: 66,4	A 120 km/h: 68,2	A 120 km/h: 77,8

CONSUMO

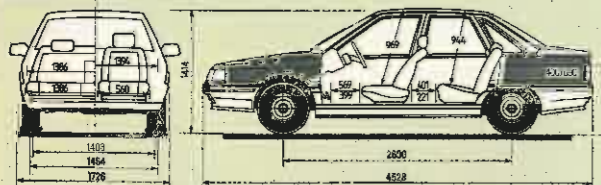
	l/100 km				
	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
CIUDAD					
A 30,8 km/h de promedio	10,8	9,6	10,6	9,1	12,1
CARRETERA					
A 90 km/h de cruceo	6,5	6,8	6,6	5,6	7,0
En conducción rápida	11,5	13,5	12,6	10,4	12,8
AUTOPISTA					
A 120 km/h de cruceo	7,3	9,4	9,2	7,5	8,5
A 140 km/h de cruceo	8,9	11,4	11,0	9,1	10,0
A 180 km/h de cruceo	14,2	—	12,8	11,6	12,1
OTROS VALORES					
Consumo medio ponderado	9,2	8,7	9,3	7,9	10,2
Capacidad depósito combustible	66	53	60	61	70
Autonomía media	670	560	590	720	640

EQUIPAMIENTO

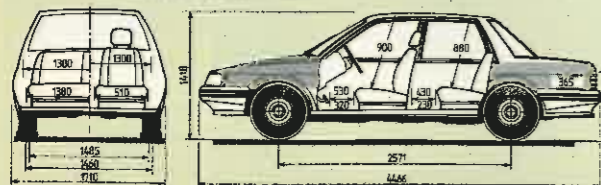
	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	NO	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI	NO	SI
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP	SI	OP	SI
Volante regulable	SI	NO	NO	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	NO	SI	SI	SI
Retrovisor mando distancia	SI	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas del./tras.	S/S	S/S	S/S	S/S	S/S
Elevalunas eléctrico del./tras.	S/N	S/N	S/N	S/S	S/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI
Luz lectura de mapas	SI	NO	SI	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas de aleación	SI	SI	SI	OP	SI
Pre-equipos de radio	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	SI	NO
Cinturones seguridad traseros	NO	NO	SI	NO	SI

OPCIONES: MONTEGO: Aire acondicionado: 239.000 ptas. SIERRA: ABS: 293.000 ptas. VECTRA: Aire acondicionado: 211.000 ptas. ABS: 206.000 ptas.

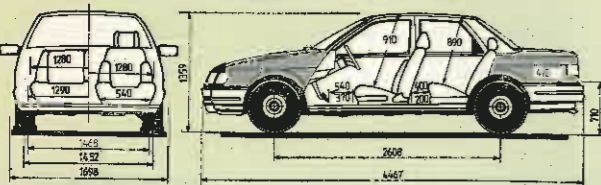
RENAULT 21 TXE



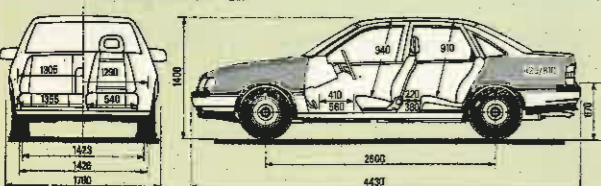
AUSTIN MONTEGO 2.0 GSi



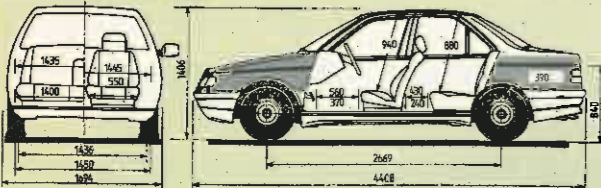
FORD SIERRA 2.0i GHIA 4P



OPEL VECTRA 2.0i CD



PEUGEOT 405 SRI



mientras que el Montego está en el lado opuesto.

CONCLUSION

Desde un punto de vista absolutamente frío y calculador, la opción lógica es el R-21, que es el que más ofrece por nuestros ahorros. Ahora bien, aquel que busque un coche con un comportamiento rutero ejemplar, lo hallará en el 405 y posiblemente no echará en falta el ABS. El Sierra, con su nuevo motor, vuelve a entrar en juego y es una opción muy válida pero cara. También el Vectra es un mo-

delo de excelentes virtudes dinámicas, aunque con algunos fallos de acabado que no concuerdan con su precio. Por último, queda hablar del Montego que, sin ser el patito feo de la prueba, ha sufrido mucho con la renovación de sus competidores. Su precio es un buen argumento.

Es de suponer que la batalla no ha hecho más que comenzar y que los competidores del R-21 contraatacarán con nuevas armas, con lo cual, el primer beneficiado es el comprador.

Victor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez

BALANCE FINAL

	R-21	MONTEGO	SIERRA	VECTRA	405
Velocidad máxima	2,0 ****	4,0 ***	3,0 ***	1,0 ****	1,0 ****
Aceleraciones	1,0 ****	2,0 ****	4,0 ***	1,0 ****	3,0 ***
Recuperaciones	3,0 ***	1,0 ****	4,0 ****	4,0 ****	2,0 ****
Consumo	3,0 ****	2,0 ****	3,0 ***	1,0 ****	4,0 ***
Transmisión	3,0 ***	2,0 ****	4,0 ***	5,0 ***	1,0 ****
Caja de cambios	2,0 ****	5,0 ***	3,0 ****	4,0 ***	1,0 ****
Frenos	1,0 ****	3,0 ****	1,0 ****	2,0 ****	3,0 ****
Dirección	2,0 ****	2,0 ****	1,0 ****	3,0 ***	1,0 ****
Comportamiento	3,0 ****	4,0 ***	4,0 ***	2,0 ****	1,0 ****
Aptitudes urbanas	3,0 ***	1,0 ****	3,0 ***	2,0 ****	3,0 ***
Autonomía	2,0 ****	5,0 ***	4,0 ****	1,0 ****	3,0 ****
Habitabilidad	1,0 ****	3,0 ***	3,0 ***	2,0 ****	1,0 ****
Maletero	2,0 ****	4,0 ****	2,0 ****	1,0 ****	3,0 ****
Confort	1,0 ****	2,0 ****	1,0 ****	2,0 ****	2,0 ****
Posición conductor	1,0 ****	3,0 ***	2,0 ***	3,0 ***	1,0 ****
Sonoridad	4,0 ***	3,0 ****	1,0 ****	3,0 ****	2,0 ****
Equipamiento	1,0 ****	3,0 ****	2,0 ****	3,0 ****	2,0 ****
Valor-precio	1,0 ****	2,0 ****	5,0 ***	4,0 ***	3,0 ****

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

Motor 16 Los contendientes de esta prueba, son viejos conocidos, y poco nuevo hay que decir sobre ellos. El R-21, con una estética renovada, ataca con una política comercial que ha sorprendido a todos sus rivales. El Peugeot destaca por su buen andar o comportamiento, mientras que el Vectra muestra un diseño muy moderno y racional. El Ford exhibe su tradicional calidad y un nuevo motor de funcionamiento muy suave. El Montego por su parte resulta el más económico de todos con un estilo muy inglés que marca la diferencia con el resto.

MARCA LÍDER DE LA AUTOMOCIÓN EN EXPANSIÓN

Desear contactar con profesionales o empresas de las provincias de MADRID, SEVILLA Y BARCELONA para la distribución, en régimen de concesión, de sus vehículos comerciales hasta 3,5 Tn.

Interesados dirigirse al Apartado de Correos 59094. 28080 MADRID.



Cuando el Salón de Francfort está ya a la vuelta de la esquina, cada vez se descubren más novedades que no faltarán a la cita alemana. Desde el gran Peugeot 605, hasta el pequeño Fiat Uno, pasando por el Seat Proto y otras muchas sorpresas que animarán sin duda aún más el mundo automovilístico.

NUEVOS FIAT UNO

TRAS EL TIPO IDEAL

GIORGIO Giugiaro no pudo diseñar una carrocería más acertada para el Fiat Uno. Una línea que ha aguantado el paso del tiempo sin inmutarse, casi siete años cosechando éxitos sin ningún cambio importante. Pero los hombres de Fiat no han podido resistir la tentación de actualizar su pequeño y, tras cuatro millones de unidades producidas, el Fiat Uno cambia de aspecto además de renovar su interior y de disponer de

tres nuevas motorizaciones. El nuevo Uno es muy parecido al Tipo, el frontal acaba ahora en cuna, con lo que se ha ganado en aerodinámica. La parte trasera ofrece también un nuevo aspecto, con un portón rediseñado en el que la cerradura, al igual que en el Tipo, está totalmente centrada encima de la matrícula. El paragolpes trasero termina en un faldón aerodinámico que también cubre la salida del tubo de escape. Lateralmente destacan los nuevos tapa-

cubos y una moldura que protege el ángulo de la carrocería. El cuadro de instrumentos del nuevo Uno se ha renovado por completo. Han desaparecido los satélites a ambos lados del volante, y se han sustituido por las típicas palancas en la columna de la dirección, de utilización mucho más cómoda. El tamaño del volante se ha reducido y los mandos de climatización de la consola central se han modificado. La guantera, por su parte,

disfruta ahora de un diseño mucho más actual, desapareciendo un cenicero algo antiestético e integrándose este en la consola. La tapicería de los asientos es más agradable, así como también se ha mejorado la calidad de los materiales. Tres nuevas motorizaciones forman parte desde ahora de la familia UNO. Un Fire 1.1 con 56 caballos, un 1.4 con inyección monopunto y 72 caballos y un 1.4 con inyección multipunto, turbointercooler y 118 caballos. Desaparecen versiones, la 1.1 de 58 caballos y la 1.3 de 65 caballos, por lo que antes de finalizar el año la gama Fiat Uno quedará compuesta por cinco motorizaciones diferentes y una versión con cambio automático de variación continua adaptado al nuevo motor 1.4 ie. El más beneficiado de los nuevos Fiat es el Uno Turbo, que ahora dispondrá de trece caballos más que deberían aumentar considerablemente las prestaciones, superando los 200 kilómetros por hora.



Los nuevos Fiat Uno guardan un gran parecido con sus hermanos los Tipo. El cuadro tiene un nuevo diseño.





PROTO T SEAT PREPARA EL FUTURO

HACE tan sólo unas semanas se conocían los primeros dibujos del denominado proyecto T de Seat, un vehículo familiar de concepción futurista y diseñado para los años 90. Ahora ya están las primeras fotos de un prototipo a escala real de un modelo que podría ver la

luz a lo largo del próximo año.

Se trata de un coche de tipo berlina con carrocería de cinco puertas y con un carácter marcadamente deportivo, a mitad de camino entre un vehículo convencional de tres volúmenes y el moderno sistema del denominado «monovolumen». La aerodinámica ha jugado un papel importante en el diseño de este nuevo modelo, en el que se han utilizado las técnicas más avanzadas en lo que a la forma del capó motor y de la instalación del parabrisas se refiere. También el frontal se ha estilizado incorporando la última generación de faros elipsoidales, de tamaño muy reducido. Gracias a todo ello, se ha conseguido un coeficiente aerodinámico Cx



de sólo 0,243, un valor muy bueno para este tipo de coche.

El diseño del Proto T ha sido realizado por el departamento técnico de Seat, en Martorell, en estrecha colaboración con el diseñador

italiano Giorgio Giugiaro. Este proyecto T representa los primeros pasos de lo que será el nuevo modelo de la marca española, ya plenamente integrada en el grupo Volkswagen Audi.

Técnicamente el Proto T

es un coche de tracción delantera, en el que se puede incorporar un sistema de tracción a las cuatro ruedas, ya sea de tipo convencional o mediante el sistema Synchro, utilizado en otros modelos del grupo. El mo-

tor va situado en posición delantera transversal, y se pueden emplear una amplia gama de motorizaciones tanto diesel como gasolina, con cilindradas comprendidas entre 1,6 y 2,3 litros, con potencias que van de los

60 hasta los 200 caballos. En el Proto T se ha empleado tecnología muy avanzada y se ha previsto la incorporación de una telecámara en la parte trasera para mejorar la visibilidad posterior. El sistema de

apertura de puertas y la puesta en marcha del motor se realiza mediante el empleo de una tarjeta magnética en lugar de la convencional llave metálica. Este Proto T estará en el Salón de Francfort.

AUDI 90 CABRIO

SUEÑO DE VERANO

EN Audi se miraba con envidia la graciosa línea de los descapotables de la competencia, por lo que se han decidido a realizar su propio cabrio. En el Salón de Francfort podremos ver el primer estudio serio que hace la marca sobre la base del Audi 90. Los puntos más destacables de este estudio son la ausencia de arco central y el mecanismo de la capota, que la hace desaparecer completamente. La seguridad también ha sido estudiada a fondo y los asientos han sido reforzados con barras de acero para prote-

ger a los ocupantes en caso de accidente. La aerodinámica es muy refinada y se han estudiado a fondo cuestiones tales como la inclina-

ción del parabrisas para evitar turbulencias desagradables en el habitáculo.



Además veremos el nuevo motor diesel de inyección directa que desarrolla 120 caballos para el Audi 100, con el cual se alcanzarán los 200 kilómetros por hora. También aparece una versión alargada del Audi V8 y otra con cambio manual de cinco velocidades.

JAGUAR XJR-S

BIENVENIDO AL CLUB

TOM Walkinshaw, preparador de los Jaguar que participan en el Mundial de Sport Prototipos, en colaboración con la marca está realizando una variante del XJS V-12 mucho más potente. Para ello ha aumentado la cilindrada de 5,3 litros a seis, consiguiendo un importante incremento de potencia, pasando ésta de 286 a 318 caballos. Este nuevo modelo que Jaguar está desarrollando dio en la pista de pruebas de Nardo, en Italia, una velocidad máxima de 260 kilómetros por



hora. Tiene la particularidad de que estará disponible sólo con caja de cambios automática, diseñada especialmente para él, y equipará unos neumáticos desarrollados por Dunlop para la ocasión, los D40-M2, pensados para circular a alta velocidad.

Este magnífico ejemplar se fabricará prácticamente de forma artesanal, teniendo prevista una producción anual de 650 coches. Por lo tanto, las pocas unidades que llegarán a España en un principio estarán disponibles a mediados del 90. En los planes inmediatos de Jaguar también está el dotar al motor con catalizador para poder venderlo en los países donde se exige este elemento anti-contaminante.

PEUGEOT 605

GRANDE DE FRANCIA

Enviado especial
Alberto Mallo

El mercado de las berlinas de prestigio tendrá un nuevo contendiente en la primavera que viene. Será entonces cuando Peugeot pondrá a la venta en España el 605, un elegante modelo de 4,72 metros de longitud que viene a competir di-

rectamente con los BMW de la Serie 5.

El nuevo Peugeot 605, conocido hasta ahora por su nombre de código Z6, marca el paso de la marca francesa a la tracción delantera en su segmento de la gama alta. El 604, modelo al que sucede en concreto, y el 505, al que le restará numerosos clientes, han mantenido el esquema convencional del

motor delantero y la tracción trasera. Pero, sobre todo, el diseño de su conjunto supone un gran avance y de hecho viene a completar por arriba la renovación tecnológica de Peugeot en la presente década.

Una carrocería muy aerodinámica, motores de cuatro y seis cilindros, culatas multivalvulas, suspensiones controladas electrónicamente, servodirección y nivel de equipamiento muy completo definen las peculiaridades de este modelo, que ya en su versión más básica ronda los 200 kilómetros por hora, mientras que la más potente, la denominada 605 SV 24, que incorpora unas nuevas culatas de cuatro válvulas por cilindro, llega a los 235 kilómetros por hora.

Se trata de unos coches de buen tamaño y mayor empaque que los 505, en los que el lujo no se ha dejado

de lado. Así, los SRI y los SR 3.0 tienen un salpicadero con incrustaciones en madera de nogal; todos los modelos llevan reglaje lumbar en el asiento del conductor y elevallamas eléctricos; los SV 3.0 y SV 24, que son los modelos más desarrollados, tienen aire acondicionado con regulación automática de la temperatura y sistema antibloqueo de frenos, mientras que el SV 24 equipa en serie tapicería de cuero, asientos delanteros de reglaje eléctrico (en altura el del conductor) y con calefacción, opcionales en algunos de los otros modelos de la gama. Peugeot quiere abrirse un hueco en el mercado de las berlinas de prestigio y rompe incluso algunos de sus esquemas tradicionales, como es el ofrecer una pintura macarada para tres de los colores de carrocería del 605.



Las líneas del Peugeot 605 se deben a Pininfarina, que ha conseguido realizar un coche muy esbelto y aerodinámico.

AVANCE
IAA 89
DE LA INDUSTRIA AUTOMOBILICA
DE LA CONSTRUCCION AUTOMOBILICA
DE LA INGENIERIA AUTOMOBILICA
DE LA MECANICA AUTOMOBILICA
DE LA ELECTRICIDAD AUTOMOBILICA
DE LA ELECTRONICA AUTOMOBILICA
DE LA OPTICA AUTOMOBILICA
DE LA FISIQUA AUTOMOBILICA
DE LA QUIMICA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMECANICA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMEDICINA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMATERIA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMATERIALIA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMEDICINA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMATERIA AUTOMOBILICA
DE LA BIOMATERIALIA AUTOMOBILICA
DAS AUTO
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN
FRANCFORT





Grandes relojes en el cuadro de instrumentos
La versión SL es la de equipamiento más básico



En el salpicadero se emplean incrustaciones en madera de nogal, de gran elegancia.



La amplitud del interior es notable
El asiento trasero está diseñado para dos



La versión SV 24, la más alta, ofrece tapicería de cuero de serie. El maletero es accesible abatiendo una trampilla en el hueco del reposabrazos.



Los motores de seis cilindros se han ubicado transversalmente en el vano delantero. Los de seis cilindros funcionan con gasolina sin plomo. La suspensión trasera es de inspiración Mercedes.

Mecánicamente también habrá una amplia diversidad de versiones y a las ya existentes se añadirán en un futuro las de cambio automático y motor diesel. Asimismo, habrá una versión de tracción a las cuatro ruedas, aunque ésta tardará más tiempo en llegar. Para Peugeot el segmento del 605 es casi un mercado de

conquista y a lo largo de toda la fase de producción se ha puesto un especial cuidado en la calidad y en la pulcritud de todos los procesos. Operarios enguantados, moquetas protegidas y laterales de carrocería enfundados, así como unos métodos vanguardistas de fabricación, deben asegurar el resultado final.

El nuevo Peugeot va a cubrir un amplio abanico dentro del segmento de los coches de lujo. Sus precios en Francia estarán comprendidos entre 2.400.000 pesetas el SL y 4.800.000 pesetas el SV 24. En España, el SL vendrá a situarse aproximadamente al nivel de un Opel Omega 2.0 i, uno de

los modelos más vendidos del segmento. El Peugeot es tres centímetros más largo que el Opel, pero tiene siete centímetros más de distancia entre ejes, lo que unido a la ausencia de árbol de transmisión, por tratarse de una tracción delantera, le proporcionará una mayor amplitud en lo referente al

espacio para los pasajeros.

La carrocería del 605 tiene el sello indiscutible de Pininfarina. Su parentesco con el 405 no ofrece dudas y tiene detalles como los faros de superficie compleja —y por lo tanto, de menor altura—, el parabrisas y la luneta pegados, los cristales semienrasados, etc., que le confieren un coeficiente de penetración aerodinámica (Cx) de 0,28 en las versiones de cuatro cilindros y de 0,30 en las de seis.

Los motores responden ya a las nuevas normas antipolución. Los de cuatro cilindros pueden emplear gasolina con o sin plomo. Los V-6, sin embargo, utilizan exclusivamente gasolina sin plomo, pues vienen dotados de plantas motrices ya conocidas, los XUD (el bloque es el del diesel) y los V-6, pero con incrementos de cilindrada y, en el caso del SV 24,

con la culata multiválvulas y un sistema de admisión de volumen variable, ya utilizado en los 405 Turbo 16 de competición, que permite una apertura gradual y diferencial de la entrada del combustible. Esto se traduce en un rendimiento superior a todos los regímenes y, según las características técnicas facilitadas por el fabricante, debe ser un motor con una gran elasticidad de funcionamiento. La admisión variable compensaría la falta de potencia a bajo régimen que se aprecia en algunos motores multiválvulas.

De los restantes elementos mecánicos destaca la servodirección de cremallera en todas las versiones; en los SV 3.0 y SV 24, la asistencia es variable en función de la velocidad. En parado es muy suave y, a medida que aumenta la velocidad, se va endureciendo. El volante es regulable en altura y en profundidad en todas las versiones. En los frenos, que son de disco, autoventilados los delanteros, el sistema antibloqueo es opcional en los SL, SRi y SR 3.0, y de serie en los modelos SV y SV 24.

Las suspensiones son independientes, con dobles triángulos. La amortiguación está controlada electrónicamente en los dos SV, de manera que su dureza se adapta a las condiciones de la carretera y a la forma de conducir de cada uno. Cinco sensores miden el ángulo

y la velocidad de giro del volante, la inclinación y la velocidad del coche, la intensidad de la aceleración y de la frenada. Transmiten su señal a un ordenador, que da la orden a un sistema de abrir o cerrar el paso de aceite de los amortiguadores a través de una válvula rotativa, para modificar así el esquema hidráulico y el coe-

ficiente de amortiguación. Todo esto se efectúa en 150 milésimas de segundo y la suspensión pasa de la suavidad característica de un 505 SR a la dureza de un 205 GTI. En condiciones



La línea externa recuerda indudablemente al Alfa 164
Los dos coches han sido diseñados por Pininfarina



Apenas tiene nada que ver el 605 con su antecesor, el 604
Peugeot quiere lograr una parte del mercado en la máxima categoría

normales funciona como en el primer caso. Cuando se aborda un viraje o un rasante, cuando se acelera o se frena a fondo o cuando se da un golpe de volante, se endurece automáticamente. Es un atractivo más en un aspecto tan importante como las suspensiones, en el que Peugeot ha demostrado siempre una gran maestría. Con el apoyo de la electrónica, es de suponer que los resultados sean mejores.

Parece que el nuevo Peugeot 605 viene dotado con los argumentos suficientes como para hacer un buen papel en el segmento de los coches de gama alta, infinitamente más brillante que el correspondiente en su día al 604.

FICHA TÉCNICA

	605 SL	605 SRi	605 SR 3.0	605 SV 3.0	605 SV 24
MOTOR					
Disposición	Delantero trans	Delantero trans	Delantero trans	Delantero trans	Delantero trans
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	6 en V	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	2.975	2.975	2.975
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2	4	4
Alimentación	Carb. doble	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.
Compresión	8,8 a 1	8,8 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	115/5.800	130/5.600	170/5.600	170/5.600	200/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,4/2.250	18,2/4.800	24,5/4.600	24,5/4.600	26,5/3.000
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Cap. de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
FRENOS					
Sistema (del./tras)	D.v./D./ABS op.	D.v./D./ABS op.	D.v./D./ABS op.	D.v./D./ABS	D.v./D./ABS
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5 x 15	Chapa 6 x 15	Chapa 6,5 x 15	Alum. 6,5 x 15	Alum. 7 x 16
Neumáticos	185/65 R 15-H	195/65 R 15-H	205/60 R 15-V	205/60 R 15-V	265/55 R 16-V
PESO					
Peso en orden de marcha (kg)	1.295	1.325	1.415	1.415	1.460
CONSUMOS Y PRESTACIONES					
Velocidad máxima (km/h)	197	203	222	222	235
Acceleración 0-100 km/h (seg)	11,0	10,3	8,9	8,9	8,9
Acceleración 0-100 m (seg)	32,5	31,6	29,6	29,6	28,6
Consumo (l) A 90 km/h	6,3	6,3	7,8	7,8	7,8
A 120 km/h	7,9	8,1	9,6	9,6	9,6
Ciclo urbano	10,7	11,5	15,0	15,0	15,5

JEAN BOILLOT PRESIDENTE DE PEUGEOT

UN RETO A LOS ALEMANES DE GAMA ALTA

Una entrevista de
Edouard Seidler

ANTIGUO director comercial de Peugeot, convertido en presidente, Jean Boillot, de 63 años, es la conciencia automovilística de J. Calvet, patrón del grupo PSA. Moviéndose en su sombra, le ha enseñado lo esencial de lo que él sabe de automóviles. Esta unión entre

cha imaginación para pensar que podría llamarse 705. Para nosotros siempre ha sido el 605, es decir, quinto (5) modelo de la gama alta (6), siguiendo lógicamente al 604.

—Recordaba usted el 604 como un fracaso relativo. ¿Qué se ha conservado para el 605?

—El 604 tuvo una carrera mediana pero aprovechada. En verdad teníamos pocas ambiciones para este coche he-



El Peugeot 605 se venderá en Francia inmediatamente después del Salón de Francfort y en la primavera llegará al resto de Europa.

los dos dirigentes, ha sido para muchos la base de la solidez de Peugeot en los últimos años.

Boillot también ha tenido el mérito de contribuir, más que nadie en Peugeot, a la mejora de la imagen: ha sido él quien asumió la responsabilidad de colocar a la marca en competición; también quien impuso la versión GTI del 205 que asegura el 10 por ciento de las ventas de esta gama y una parte mayor de sus beneficios.

El modelo 605, que se presentará en el Salón de Francfort, se venderá primero en Francia y en el resto de Europa a partir de la primavera próxima. Es el colofón de una gama renovada que empezó con el 205 y se ha completado estos últimos años con la aparición del 309 y el 405.

«El mismo nombre del modelo —asegura Jean Boillot— nunca planteó problemas y ha sido necesaria mu-

cho con un coste bastante bajo. A la inversa, con el 605 se han gastado cinco mil millones de francos sin contar los nueve mil millones destinados a la modernización de Sochaux, de lo que no sólo se beneficiará el 605. El 604 nos enseñó que el mercado de gama alta es muy difícil y plantea problemas muy diversos.

—Por tanto el fracaso de este modelo ¿tuvo por efecto el hecho de que Peugeot se convirtiera en un fabricante de gama baja?

—Esto llegó sensiblemente más tarde, gracias al excepcional acontecimiento que supuso el 205, que continúa batiendo récords en su séptimo año de vida.

—El 205 será difícil de reemplazar. ¿Esta puede ser la razón de que se quiera apoyarlo con un modelo más pequeño?

—El 205 debería durar al menos has-

ta 1993-94, más tiempo del previsto en un principio. Para su futuro sucesor tenemos delante todo un abanico de posibilidades. Una de ellas sería no reemplazarlo pero sí flanquearlo con otro modelo del mismo segmento un poco por encima o por debajo.

—Volviendo al 605, ha manifestado

usted la intención de privilegiar no solamente sus cualidades de fondo, sino también se quiere y se pretende una máxima calidad en los materiales vistos.

—Sí, en tres zonas: en las puertas, en el salpicadero y en la consola central. Por otra parte, hemos querido, para asegurar la calidad, evitar toda disper-

“Peugeot se convirtió en un fabricante de gama baja gracias al acontecimiento que supuso el 205, que continúa batiendo récords en su séptimo año de vida”

sión técnica en un principio, de tal manera que sólo se producirán versiones gasolina para Francia. Esta es también la razón por la que el montaje en cadena es en Sochaux.

Por otra parte, ofreceremos aptitudes ruterías excepcionales, con un tren trasero de inspiración Mercedes. Nues-



tros sistemas eléctricos serán fiables, cosa rara en fabricantes franceses. Estamos en este sentido tomando las precauciones para acercarnos lo más posible a la calidad alemana.

—No se ha comprendido que Citroën y Peugeot lancen casi al mismo tiempo coches de gama alta que se van a hacer la competencia.

—El calendario de gama de cada marca tendría inevitablemente a esta coincidencia que hasta ahora no se había producido. Para nosotros este necesario momento estaba previsto para después del lanzamiento de los 205, 309 y 405. Por su parte Citroën necesitaba reemplazar su envejecido CX para continuar con su vocación de constructor de gama alta.

—¿Se decidió construir el 605 a partir de 1981 cuando se trazó el nuevo plan de gama...?

—Prácticamente. El 205 era una realidad y saldría un año más tarde. El hecho consistía en lanzar los modelos que iban a tomar el relevo a los anteriores y permitiría reconquistar la gama alta. Para mantener durante mucho tiempo las dos marcas en el seno de nuestro grupo es necesario contraer ciertos riesgos de competencia interna. Peugeot podría haber vivido un año más sin el 605, pero si una u otra marca hubieran

“El 605 llega en un buen momento, dos años después del lanzamiento del 405. Si el 605 lo hubiéramos lanzado en 1987 se hubieran reído de nosotros”

retrasado la introducción de la gama alta, hubiera repercutido en la salida de los siguientes modelos. Nuestra política es la de lanzar un nuevo modelo por marca cada dos años, es decir, un lanzamiento por año para PSA. No somos capaces de hacerlo mejor y el 605 viene en un buen momento para nosotros, dos años después del 405.

Lo que nos interesa, dentro del tema de las dos gamas altas lanzadas con pocos meses de diferencia, es que la posición del grupo en este segmento no es muy fuerte. Sin duda habrá competencia interna. Los clientes de las dos marcas están diferenciados como lo están los modelos y su distinta imagen. Es sobre todo con nuestros competidores externos con los que deseamos marcar la diferencia. El 405 impactó sobre el BX pero sobre todo pesó sobre el Renault 21.

—Parece que los 605 serán un poco más caros que los XM.

—No en los mismos niveles de motorización. Peugeot va más lejos ofre-



Jean Boillot ha mejorado la imagen Su unión con Calvet da solidez al grupo

ciendo ya un motor de 24 válvulas que Citroën no usa todavía.

—¿Cómo juzgaría usted al 605 con respecto al XM? ¿Sus respectivas clientelas tienen perfiles tan diferentes?

—El XM es un dos volúmenes, el 605 por contra tiene tres. Nuestro modelo en apariencia denota un mayor tamaño, aunque sus cotas sean casi idénticas a las del XM. Nos complementaremos muy bien en nuestro afán por conquistar el mercado. ¿A quién venderemos? En Francia existe más o menos un gran parque de Renault 25, un importante número de CX y de 505 a los que hay que añadir las gamas altas de otras marcas, los vehículos de especialistas del segundo nivel y también los Mercedes superiores a los 190 y los BMW serie 5.

—Para llegar a incordiar a los dos últimos sólo quedan algunos retoques de imagen.

—Es exactamente esta imagen la que necesitamos para poder imponernos como fabricantes de élite y a su vez cubrir todas las gamas.

—¿Qué dicen las encuestas del 605?

—Los resultados son muy buenos, pero no quiero tomarlos muy en serio. Con el 205 dieron malos resultados al igual que con el 405. ¡Las encuestas concluyeron que el 205 era un coche sin personalidad!

—Hasta qué punto el 605 será un acontecimiento en cuanto a ventas?

—Se prevé un volumen de ochenta mil a ciento veinticinco mil unidades. El objetivo es vender un tercio, cuarenta mil, en Francia y dos tercios se dedicarán a la exportación. Nosotros queremos crecer más rápido fuera de Francia; el problema es que los mercados están locos y además no llegamos a hacer frente a la demanda.

—¿El mercado potencial del 605 será mayor al del XM debido a su línea más clásica?

—Creo que sí. De una manera general somos optimistas en el grupo por dos razones: el mercado francés de gama alta tiene una oferta muy limitada y todo parece indicar que tendremos un nuevo descenso del IVA, lo que con-

ducirá al mercado al alza. Por ello la ventaja de Peugeot reside en el hecho de presentar un coche de línea más clásica. Por su parte, la ventaja de Citroën está en que ellos ya han contado con varios modelos de gran difusión en estos niveles. Nuestro primer mercado potencial de exportación es evidentemente Alemania, pero creo que el primero en volumen será el mercado británico. El 605 tendrá un potencial de doce mil unidades por año.

—Usted me dijo un día que Peugeot está ahora en el punto de poder asumir un fracaso...

—Un fracaso del 309 o del 405 hubiera supuesto para nosotros graves consecuencias. Si así ocurriera, podríamos digerir hoy una disminución del éxito de uno de nuestros modelos. De todas maneras, no creemos que esto vaya a ocurrir con el 605. Tiene para nosotros una gran importancia en cuestión de imagen. Nuestra intención es demostrar que somos un fabricante con un volumen de producción y venta enormes, pero capaz de hacer coches de gama alta superiores a los demás fabricantes de características parecidas a las nuestras.

—Su intención, pues, es la de convertirse en un fabricante con un volumen muy grande de producción y a la

“Nos gustaría encontrar una imagen de fabricantes de gamas altas, apoyándonos en un 90 por ciento en las gamas media y baja, es decir, tener una gran producción”

vez tener la imagen de un fabricante de gama alta.

—Nos gustaría efectivamente encontrar una imagen de fabricante de gamas altas, apoyándonos en un 90 por ciento de producción de gama media y baja.

—¿El objetivo de PSA de ser el primer fabricante europeo hacia 1992-93 es razonable?

—Creo que sí. Todos los modelos de Peugeot van bien y a Citroën no le queda mucho para completar su gama.

—¿Qué piensa usted de ciertas previsiones según las cuales Japón controlará un cuarto del mercado europeo hacia la mitad de la próxima década?

—Podría ocurrir si los europeos se dedican a dormir y a dejarse dirigir por funcionarios irresponsables.

—El señor Calvet habla claro y fuerte pero no siempre se le entiende.

—Tiene usted razón y es una pena. Cuando pide que construyamos Europa antes de abrirla tiene razón. Pero la gente es débil. ■

¡AGIP, TRES VECES VIVA!

¡VIVA EL POSTER!

Que le van a regalar en su taller cuando pida el cambio de aceite con AGIP.



¡VIVA EL MUNDIAL DE FORMULA 1!

Junto al póster le van a dar un ticket en el que encontrará las bases del concurso que ofrece 21 fines de semana en los grandes premios de Fórmula 1.

...Y VIVA SU COCHE!

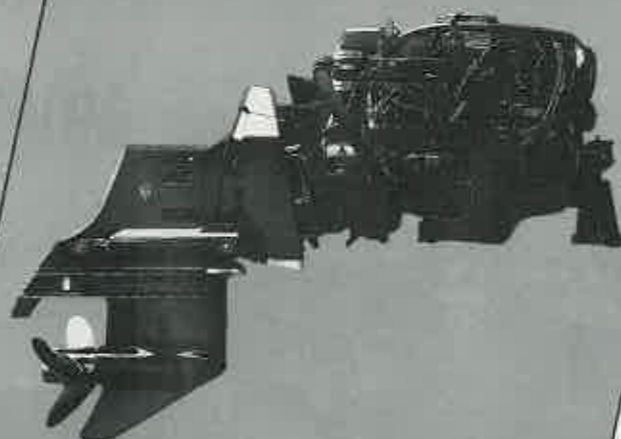
Que va a notar la diferencia en cuanto su motor conozca AGIP: el mejor premio para usted.



EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE® Fuera bordas

OMC Cobra™ Dentro Fuera bordas



OMC Sea Drive® Motores con Bracket

FOUR WINNS™ Embarcaciones



SABA CRAFT® Botes de aluminio



MOTORMASO
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

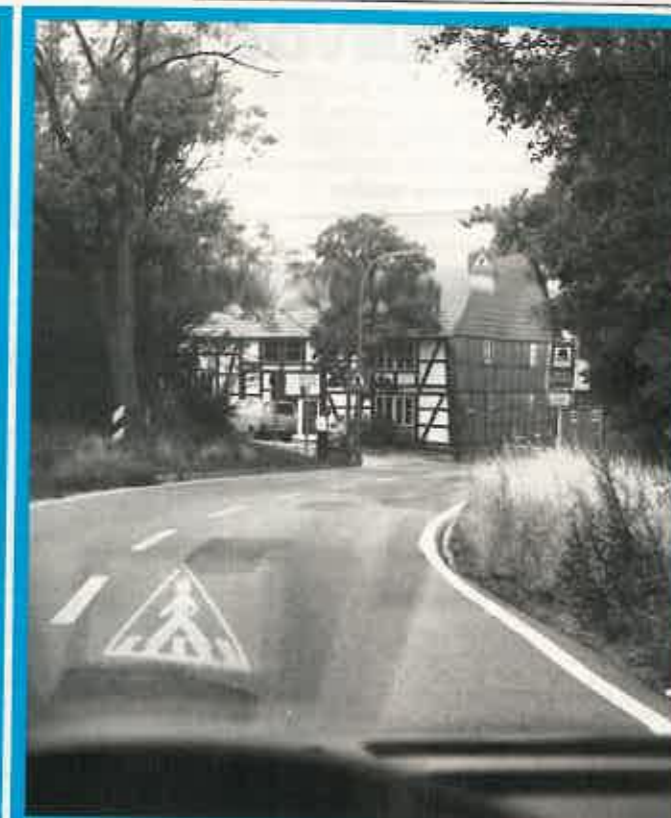
MOTORMASO y su amplia red de distribuidores, más de 150 en toda España, garantizan en todo momento y lugar un servicio y atención muy exclusivos.

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO
Experiencia de toda confianza.

Mercado



NUEVO SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN

CON LA CABEZA BIEN ALTA

EN el centro de investigación de la firma alemana Volkswagen se está desarrollando un nuevo sistema de señalización vial similar a los sistemas de alerta utilizados en aviación por los cazas de combate.

Este sistema proyecta la información vial necesaria sobre el parabrisas delantero del automóvil. Así, se reflejan las indicaciones de velocidad y peligro y las señales de tráfico en un espejo holográfico semitransparente introducido den-

tro del cristal del parabrisas. Las imágenes de color verde aparecen por encima del capó a unos dos metros de distancia y son generadas por una pantalla de cristal líquido instalada dentro del tablero de instrumentos del vehículo quedando al descubierto sólo un pequeño orificio de salida de luz.

Los ingenieros han logrado combinar un grado de reflejo de la imagen óptimo con una mínima reducción del campo de visión del conductor. Con es-

tos «Head Up Displays», o pantallas de «cabeza alta» en terminología española, se logra reducir el tiempo de percepción de la información vial y se evita que el conductor pierda la visión del tráfico para atender a la señalización convencional.

El sistema requiere una infraestructura compuesta por emisiones en las vías de circulación que proporcionen las señales traducibles a imágenes que se reflejarán en el parabrisas.

ALARMA CON RADIOMANDO A DISTANCIA

ELECTRONICA Sicel, dentro de su serie Quart 500, comercializa con las siglas SE 540 un nuevo antirrobo para automóviles con radiomando a distancia. Tiene la particularidad de que gracias a su estructura modular y compacta puede instalarse en el habitáculo del vehículo sin necesidad de realizar mucho trabajo, dejando cerca del motor solamente la sirena de alarma, que es de tipo autoalimentada. Con este sistema queda protegido el automóvil desde las puertas al capó pasando por el maletero.



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 Plus.
--------	-----------------	--------------------

APRILIA

AF-1 Realica	124	534.000
Tuning West	124	578.800
Red Rose	124	548.800

BENELLI

125 S	124,9	340.110
300 6VT	300	817.700
300 6VT	300	1.054.040

BETA

TB 3 55	69	140.550*
TB 24 50	42	170.880*
TB 34	340	1.860.140*

BIMOTA

DB 1 Sport	240	3.320.660
DB 1 S	240	3.484.412
DB S	1.100	1.912.200

BMW

R-65	650	1.016.223
R-80	749	1.115.223
R-90 GS	749	1.170.223
R-90 RT	749	1.336.923
R-100 GS	997	1.135.223
K-75 T	740	1.235.223
K-75 C	740	1.256.724
K-75	740	1.360.223
K-75 S Special	740	1.485.223
K-100	987	1.458.223
K-100 RS	987	1.768.089
K-100 RS Style	987	1.805.223
K-100 RT	987	1.780.223
K-100 LT	987	1.835.223

CAGIVA

Ala azura 350	349	643.560
Alcatraz 125	123,1	338.233
Bialet 125	124,8	476.726
Cocia 80	74	378.278
Cruiser 125	124,5	470.885
Elefant 350	343,2	712.509
Elefant 750	748	1.192.237
Freccia C 12 125	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.070
Tamoco 125	124,6	535.300

DERBI

Variant California	48,7	89.970
Variant SLX América	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.875
Variant Start CA	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	121.950
Variant Sport CH	49,9	121.950
Start 40 DS CA	49,9	157.950
Start 48 World Champ	49,9	160.990
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FDX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Inferno 250	340	673.000*
Inferno 650	650	1.011.100*
Pass 750	1.061	1.207.900*
Pass 900	900	1.184.150*
750 Sport	750	1.295.950*

FANTIC

Tender to 50	49	130.500
Mecca 75	74	210.000
Mecca 75	74	180.500

GAC

Cady	49,9	82.800
Cady LLI/A	49,9	89.800
Onix	49,9	85.950
Onix II	49,9	105.500
AV-90	49,9	94.300
SP-95-R	49,9	96.200
D-95 Cross	49,9	114.500
D-85 E	49,9	106.600

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
--------	-----------------	--------------------

GARELLI

New TT	49,9	128.950
Chopper	49,9	103.825
Team Mate	49	110.340
Teamumatic	49	124.921
Teamumatic ES	49	147.672
Parrucino Rebel	49	178.400
GT-1 2 FD ES	124,8	373.735
GT-1 3 FD ES	124,8	383.100
Sign XLF	124,8	438.818
Sahel 80	74	378.680

HARLEY-DAVIE

XLH Sportster 883	883	1.180.447
XLH Sportster 883 Hugge	883	1.232.080
XLH Sportster 1200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.818.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.061.263
FXSTS Springster Softail	1.340	2.162.001
FLH Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHTC Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

HONDA

PXR 50	49	157.900
SH 75	74	229.800
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	299.000
NSR 75 II	74	319.000
MTX 75	74	261.000
CRM 75	74	305.000
CG 125	123	296.000
XL 125 PD	123	390.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	449.000
NS 125 F	123	449.000
NS 125 R	123	489.000
NSR 125 R	123	490.000
CRM 125 R	123	550.000
XL 200 R	194	490.000
XLK 350	347	599.000
CB 450 N	447	699.000
XL 600 V99	593	1.029.000
XL 600 V98	593	979.000
NX 650	644	950.000
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	999.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 500	598	699.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000 F	998	1.580.000
CBR 1000 F2	998	1.580.000
GL 1500	1.520	2.390.000

HUSQVARNA

VNR 125	124,8	801.150*
NR 250	250	1.082.810*
NR 430	240	981.980*
NR 430	240	951.920*
NR 430	240	980.230*
TE 510 AT	510	977.110*
TE 510 AT	510	911.510*

ITALJET

Butler	49	118.000
Victory	49	138.900
Wanner	49	198.500
Tiffany	49	124.950
Coyote Quatt	49	105.990
Park 2	49	160.950

JAWA

195 Twin Sport	195,2	180.000
----------------	-------	---------

JJ-COBAS

1A Maserati 80	75,6	850.000*
2A Maserati 80	75,9	1.050.000*
101 MBA 125 Mono	124	1.250.000*
102 125 Mono	124	1.000.000*
JC-2 KTM 250	250,6	925.000*
JC-3 KTM 250	250,6	1.250.000*
JW-4 Yamaha 250	248	1.850.000*
JW-5 Yamaha 250	250	2.550.000*

KAWASAKI

Z-400 F-2	399	668.000
KLR 650 Tengai	648	694.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
--------	-----------------	--------------------

KTM

GPX-600-R	592	1.076.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	997	1.518.000
80 Mini	78,7	358.500*
80 Super Mini	78,7	378.500*
80 MX	78,7	407.300*
125 MX	124,8	560.500*
250 MX	239,6	675.500*
500* MX	495	703.500*
GS 80	78,7	449.300*
GS 125 MXC	124,8	594.500*
GS 250 MXC	239,6	806.500*
GS 350 MXC	346	808.500*
GS 4T MXC	—	880.000*
80 MXC	78,7	422.300*
250 MXC	239,6	678.600*
350 MXC	346	687.500*
500* MXC	495	698.500*
800* 4T	552,9	777.500*

LAMBRETTA

200	198	345.200
-----	-----	---------

LAVERDA

LH Uno 125	122,6	343.670
------------	-------	---------

MECATECNO

Mini 4*	47,7	111.960
Micro GP*	47,7	123.960
Herman*	49,9	129.960
Chic	49,9	131.960
Granphy*	55,8	432.000

MERLIN

DG-2T*	47,6	167.600
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG-7 125	124,6	324.800
DG 3.50 FLUS E-1*	348,8	457.520
DG 3.50 FLUS E-1 mat.	348,8	563.255
DG 3.50 98 Lejuna*	348,8	505.120
DG 3.50 98 Lejuna mat.	348,8	619.780
DG 3.50 Cresta	348,8	504.734
Nomada 500 4T	452	849.205

MONTESA

Cota 125	124,0	334.300
Cota 304*	231,5	342.600
Cota 304	231,5	408.400
Cota 307*	231,5	395.400
Cota 301	231,5	412.300
Cota 328*	231,5	292.200
Cota 335	237,8	478.010
Triumph 300 R 75	240,6	402.330

MORINI

KJ 125	124	338.300
Rangano 300	344,1	651.255
Escalbur 250	244,1	170.700
Carmel 501	501	710.700
Escalbur 501	501	1.170.800

MOTO GUZZI

V-85	84,4	927.040
V-85 C	84,4	912.734
V-85 TT/NTX	84,4	936.690
V-85 Lario	84,4	968.670
V-85 Florida	84,4	935.040
V-85 Florida e/extra	84,4	994.424
V-75	74,3	1.013.093
1000 GT	948,8	1.146.241
Le Mans 1000	948,8	1.113.615
1000 California III	948,8	1.325.886

MZ

ETZ 250	242,0	390.000
ETZ 250 e/alecar	242,0	399.000

PEUGEOT

Vogue Eco	—	85.740
Vogue Super	—	95.771
103 ZTE	49	84.877
103 MYE	49	94.022
Country MXR	—	91.950

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
--------	-----------------	--------------------

RIEJU

Sprint N	49,6	106.944
Sprint A/E	49,6	128.558
RV 30	49,9	169.400
RV 50 III	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermation 4v FDM	49	145.600
Supermation 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	249.912
Marathon 74 I-G	74,6	168.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.200
MR 80 E Blanca F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.200

SUZUKI

Mini PA	48	112.900
Mini PAD	48	115.900
Mini EL	48	138.900
Murza L	48	153.900
Lido Vario	73	219.900
Ts 175 X	124	409.500
WC 125 Gamma	123	409.800
GS 450 S	448	690.000
GS 100 E	487	709.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 100 Djebel	589	800.000
DR 150 Big	727	898.000
GSX 750 F	748	1.1



A FONDO

IMPROBABLE
MOTOR 16

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Mecánica deportiva
- Comodidad y lujo

DEFECTOS

- Diámetro de giro grande
- Quinta marcha muy ahorrativa
- Opciones caras

PRECIO EN LA CALLE:
8.656.303 p/iss.



MASERATI 228

LA FUERZA VA POR DENTRO

Es un prodigio de lujo, discreto y señorial por fuera, seductor por dentro; un automóvil que encierra toda su fuerza, doscientos cincuenta caballos, la velocidad máxima es fulgurante y las aceleraciones contundentes.

El tridente dispuesto orgullosamente en el centro de la calandra es un signo inequívoco de la agresividad del 228, de un coupé que llama la atención por su motor, un seis cilindros fantástico que acelera con furia en cuanto gira a más de tres mil revoluciones por minuto; por sus frenos, potentísimos e incansables; así como por su dirección, muy rápida y suave cuando se monta el mecanismo de servoasistencia ofrecido en opción.

El Maserati 228 es un coche de precio elevado que ofrece, a cambio, un tono de exclusividad difícil de conseguir con automóviles de otras marcas. Su producción, cuidadísima, y sus remates, artesanales, son datos suficientes para distinguir a la persona sentada a su volante.

El último coupé de la marca italiana se dirige a usuarios que aprecian las prestaciones excepcionales, que saborean los co-

ches nerviosos, de reacciones rápidas, aunque tiene unos consumos algo altos en tráfico urbano, un diámetro de giro muy grande, y dos llaves, una para las puertas y otra para el contacto, que son vestigio de otra época.

MECANICA ★ ★ ★ ★

El seis cilindros biturbo del Maserati 228 es un verdadero concentrado de energía pura; los doscientos cincuenta caballos mecánicos encerrados bajo el capó delantero hacen gala de una fiera impresionante, casi explosiva, que permite dejar marcas de goma quemada sobre el asfalto si el pie derecho se hunde en el acelerador sin contemplaciones.

La furia mecánica se mantiene bastante aletargada hasta alcanzar la cota de las tres mil revoluciones por minuto; los caballos van entrando en escena

de una forma pausada y las aceleraciones son energicas pero no espectaculares. La fuerza desplegada por el motor en esa situación permite rodar por ciudad en tercera o cuarta sin el menor problema. El panorama cambia de forma radical en cuanto la aguja del cuentarrevoluciones supera esa barrera; la cuadra al completo entra en escena, el coche da un salto hacia delante y todos sus ocupantes se pegan contra el respaldo de sus asientos. La contundencia de los doscientos

cincuenta caballos se hace sentir pero no se trata, en ningún caso, de una reacción brutal, lo que permite mantener el coche bajo control incluso al rodar sobre suelos deslizantes.

El motor del coupé italiano tiene la sonoridad de las mecánicas enérgicas, bien alimentadas, pero ha renunciado a las vibraciones y traqueteos que tanto castigan a las mecánicas con más raza. Es un motor que no da señales de enfado ni cuando recibe tratos muy duros: al circular de forma perzosa en medio de los embotellamientos urbanos, o al circular a todo ritmo en autopistas despejadas.

La caja de cambios del 228 tiene un estilo vivo, alegre, que permite sacar la quintaesencia del seis cilindros Maserati. Las cuatro primeras marchas son muy enérgicas, pero la quinta es bastante ahorrativa, bastante tranquila y difumina un poco el nervio del conjunto; es una marcha ideal para recortar el consumo en carreteras despejadas pero pierde su eficacia en los adelantamientos apurados.

La palanca se maneja con la precisión de un reloj suizo: los recorridos entre las distintas posiciones son mínimos y no hay riesgo de fallo. Es una caja de competición que exige golpes secos de muñeca en todos los movimientos.

Los frenos del último coupé Maserati llaman la atención por su poderío: los cuatro discos tienen energía más que suficiente para detener un conjunto de más de mil doscientos kilos de peso en distancias mínimas, la fuerza necesaria para inmovilizar una fiera que rueda sin problema a más de doscientos treinta por hora. El pedal tiene esa dosis de dureza que permite dosificar la frenada con toda precisión, sin que la persona sentada ante los mandos llegue a cansarse en ningún momento.

El sistema no muestra síntomas de debilidad ni en condiciones extremas, es decir, cuan-

do se baja un puerto de montaña a un ritmo alegre y con el coche cargado. El Maserati no cuenta todavía con sistema antibloqueo, con ABS, pero tal ausencia no plantea ningún problema si se tiene en cuenta la eficacia de los cuatro discos, bien complementados por unos neumáticos de dimensiones generosas.

El mecanismo de dirección que monta en serie el Maserati 228 es demasiado lento para un coche de vocación velocista;

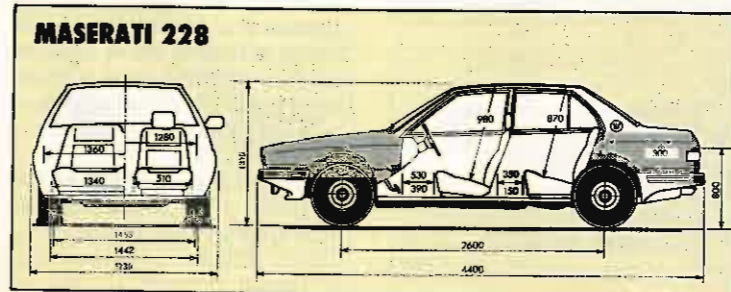


hacen falta más de cuatro vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro y las maniobras a coche parado se convierten en un pequeño suplicio. La servoasistencia, facturada a doscientas veinte mil pesetas, da un vuelco total a la situación: la rapidez del sistema, que permite girar de tope a tope con sólo tres vueltas de volante, anima a rodar deprisa por carreteras repletas de curvas; la suavidad del conjunto evita todo esfuerzo a la persona sentada ante los mandos. La única crítica posible va para el diámetro de giro, que es demasiado grande para un coche de formas tan compactas.

COMPORTAMIENTO ★ ★ ★ ★

El Maserati 228 es un verdadero monarca de las autopistas, un coche creado para devorar kilómetros y kilómetros a un ritmo fuerte, a velocidades del

Los rasgos clásicos del Maserati 228 no dejan adivinar el poderío mecánico escondido bajo el capó delantero. El lujo oriental desplegado en el interior del espacio habitable es digno de los cuentos de las Mil y Una Noches.





DATOS DE COMPRA

Importador: Auto Barajas, S. A. Ayda, de Concha Espina, 20, 28016 Madrid. Teléfono: (91) 563.33.60. Red de postventa: 19 puntos en todo el territorio nacional. Garantía: 18 meses, sin limitación de kilometraje.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.790 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 4. Arbol de levas: 2. N.º de válvulas/cilindro: 3. Alimentación: Inyección y 2 turbos. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 250 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 39,2 mkg a 3.600 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 9,8 km/h; 2.ª, 17,3 km/h; 3.ª, 24,1 km/h; 4.ª, 33,5 km/h; 5.ª, 42,4 km/h. Embrague: Mecánico.

DIRECCION. Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante: 3,0. Diámetro de giro: 11,7 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados/discos, con servo.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

RUEDAS. Llantas: 7 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/50 VR 15 delante/225/50 VR 15 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad depósito: 82 l.

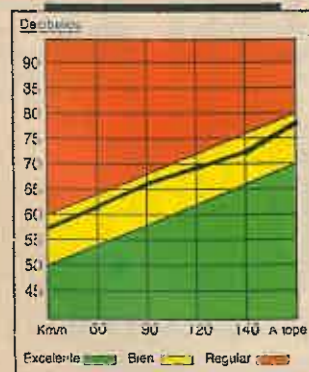
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h 234,3

ACELERACION (seg.)
400 m salida parada 15,3
1.000 m salida parada 27,3
De 0 a 100 km/h 6,7

RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4.ª 16,8
400 m desde 40 km/h en 5.ª 20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª 28,0
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª 33,1
De 80 a 120 km/h en 4.ª 6,1
De 80 a 120 km/h en 5.ª 8,2

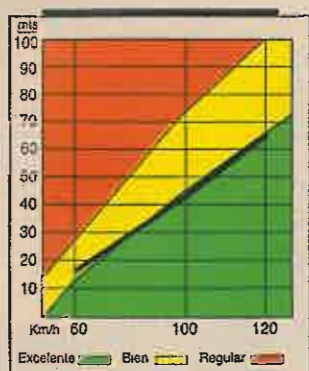
SONORIDAD



Al ralenti: 57,5. A 60 km/h: 63,5. A 90 km/h: 65,8. A 120 km/h: 69,3. A 140 km/h: 72,9. A tope: 78,4.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,9. A 100 km/h: 43,2. A 120 km/h: 64,1.

CONSUMO

l/100 km

CIUDAD

A 26,8 km/h de promedio 17,4

CARRETERA

A 90 km/h de cruceo 9,0

En conducción rápida 16,8

AUTOPISTA

A 120 km/h de cruceo 12,3

A 140 km/h de cruceo 14,1

OTROS VALORES

Consumo medio ponderado ...	14,4
Capacidad depósito comb.	82
Autonomía media	520

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Tapicería de piel: 225.000 ptas. Dirección asistida: 220.000 ptas. Climatización automática: 325.000 ptas. Llantas de aleación: 100.000 ptas. Pintura metalizada: 140.000 ptas.

Las maderas vienen de serie, la piel es una opción. El cuadro de instrumentos es muy completo y permite conocer el estado de la mecánica de un solo vistazo.



orden de los doscientos por hora, sin el menor contratiempo. Es insensible al viento lateral y no se desvía de su trayectoria ni un milímetro aunque soplen ráfagas muy fuertes; la carrocería tiene una buena forma aerodinámica que da al conjunto un aplomo excepcional. No se siente nunca el menor flotamiento del tren delantero, un defecto que enfria los ánimos más caldeados en otros deportivos, tan rápidos como el coupé italiano y repletos de falzones y alerones aerodinámicos.

La eficacia del Maserati 228 sigue siendo excepcional en las autopistas más sinuosas y en las autopistas. Las respuestas al volante son instantáneas y el coche se agarra al suelo como una ventosa.

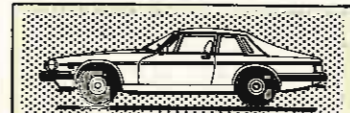
En carreteras nacionales se descubre cierta pereza del tren delantero a la entrada de las curvas cerradas; no es nada escandaloso pero anima a levantar el pie del acelerador al tiempo que se gira más el volante en el buen sentido.

El eje anterior recobra todo su poder direccional, toda su prontitud de respuestas, en las curvas difíciles, las curvas que se toman después de dar un

buen frenazo; las cuatro ruedas se agarran al asfalto con fuerza y se puede pasar a un ritmo elevado, casi de carreras. Conviene ser cautos con el acelerador a la salida de esas curvas muy cerradas, los doscientos cincuenta caballos pueden entrar en acción con mucha rapidez con el consiguiente deslizamiento de las ruedas.

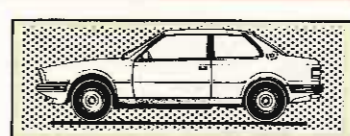
CARROCERIA ★ ★ ★ ★

Impresionante por espaciosidad, por equipamiento y por acabado. El interior del 228 hace gala de una gran amplitud, impensable en un coupé; las cuatro plazas son majestuosas. La distancia entre la base de cada asiento y el techo es considerable en todos los casos, lo mismo que el espacio libre para las piernas de las personas sentadas detrás.

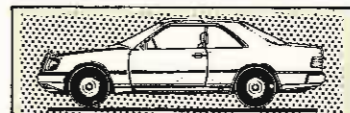


JAGUAR XJS V-12 8.674.729 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.343 c.c. Potencia: 295 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.800 kg. Velocidad máxima: 241 km/h. Consumo medio ponderado: 16,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 400 l.

Motor 16 Este Maserati 228 pone en juego un lujo increíble. Su precio es muy alto pero se justifica sin problemas por cuanto este modelo es un clásico desde el mismo día de su nacimiento. Un comportamiento noble, unos frenos de ensueño y un motor impresionante componen el retrato robot de un italiano de pura cepa que llega al mercado con todas las aspiraciones.



MASERATI 228 8.656.803 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.790 c.c. Potencia: 250 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.240 kg. Velocidad máxima: 234 km/h. Consumo medio ponderado: 14,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 300 l.



MERCEDES 300 CE 6.927.244 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.962 c.c. Potencia: 188 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.390 kg. Velocidad máxima: 228 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 480 l.



PORSCHE 911 CARRERA 9.136.503 ptas.
Motor: Trasero. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.164 c.c. Potencia: 231 CV a 5.900 rpm. Peso: 1.210 kg. Velocidad máxima: 242 km/h. Consumo medio ponderado: 13,2 l/100 km. Capacidad del maletero: 200 l.

setas, ofrece, a cambio, un control de la temperatura perfecto, al último grado, sea cual sea la temperatura en el exterior.

El acabado del 228 es impecable; es casi imposible encontrar el menor fallo. Se nota el trabajo minucioso de los artesanos, que han cuidado al máximo los remates de las maderas o las costuras de cuero.

El Maserati 228 tiene unas suspensiones confortables. Los técnicos italianos han renunciado a la dureza clásica en los deportivos violentos para dejar paso a la suavidad habitual en los familiares más lujosos. Los pasajeros no perciben el estado



del suelo ni en las zonas más bacheadas.

FRENTE A SUS RIVALES

Los contendientes del Maserati 228 son coupés de primera categoría, potentes y repletos de comodidades, coches rapidísimos en los que no se ha olvidado el confort. Jaguar XJS V-12, Mercedes 300 CE y Porsche 911 Carrera, se sitúan en el mismo nivel del último deportivo italiano.

El Mercedes es el más barato y el mejor acabado, pero su equipamiento básico es muy simple; el Maserati y el Jaguar, competidores directos en precio, hacen gala de una comodidad excepcional, mientras que el Porsche, el más caro, se centra, casi de forma exclusiva, en las prestaciones.

Angel Marco

Fotos: José Robledo

Esta calandra, orgullosa, desafiante, con el tridente dispuesto en su frontal, es la mejor tarjeta de visita para una máquina contundente. Los automovilistas que contemplan tal imagen por su retrovisor se van a la derecha de inmediato, saben que va a adelantarles un monarca de la carretera, un coche construido de una forma exquisita, animado por un motor casi de competición.

IMPORTADO
MOTOR 16

VIRTUDES

- Placer de conducción
- Comportamiento rutero
- Equipamiento completo

DEFECTOS

- Fallos de acabado
- Ausencia de ABS
- Dirección poco rápida

PRECIO EN LA CALLE:
9.013.493 Ptas.



**MASERATI
KARIF**

**VIENTO
TEMPLADO**

AUNQUE también es verdad que hace pocos meses, cuando el coche estaba en proceso de homologación, el importador español esperaba que costase sobre los diez millones, cifra que al final se ha quedado reducida a los ya citados nueve «kilos».

MECANICA ★ ★ ★

El motor es el mismo del 430 y 228, pero con 285 caballos en lugar de 250. Es un seis cilindros con dos turbocompresores y culata de tres válvulas por ci-

lindro —dos de admisión y una de escape—, y para conseguir esos quince caballos suplementarios la presión de sobrealimentación es un poco mayor. Es una mecánica poco habitual, aunque el binomio de los dos turbos y la culata de tres válvulas mejora el tiempo de respuesta, con relación a un motor turboalimentado a secas. En el Karif, la potencia no entra de forma brutal en un momento determinado, pero sí se aprecia un respetable «empujón» por encima de las tres mil revoluciones por minuto cuando se acelera a fondo.



A FONDO

Karif es nombre de viento del desierto. Una original denominación para un automóvil exclusivo que puede presumir de ser uno de los de tracción trasera de producción en serie más potentes del mercado cuya longitud esté sobre los cuatro metros. Como es lo lógico con las exclusividades, el «producto» no es barato: 9 millones de pesetas.

real. Hay que decir que cuando realizamos las prestaciones el Karif de pruebas apenas tenía mil kilómetros y el motor podía estar no del todo suelto, aunque también es cierto que los 285 caballos de potencia no deben ser de «pura sangre».

El cambio de marchas es el típico de la marca del Tridente. Un cambio deportivo con la primera hacia atrás y el resto de marchas formando la H, disposición habitual en competición. Notable su sincronización, notándose claramente el «clak-clak» al cambiar de marcha y con recorridos tirando a cortos entre las distintas ubicaciones: si fuese un poco más suave, resultaría perfecto.

En cuanto al consumo, y como es normal con los motores turboalimentados, el coche sólo tiene un gasto alto cuando se circula permanentemente por ciudad o al ir rápido por carreteras viradas haciendo un abusivo manejo de la palanca de cambios.

COMPORTAMIENTO ★ ★ ★

El coche es muy manejable, incluso en zona de muchas curvas; no hay que olvidar su longitud y esos 2,4 metros de distancia entre ejes. Para el aficionado a conducir deprisa, el Karif le va a encantar. Cuando no se dosifica bien el gas y el suelo no está bien seco o tiene arena, la parte trasera derrapa, aunque, eso sí, siempre de forma noble en el sentido de que no es una reacción brusca y el coche «avisa». Sobre asfalto seco y en curvas rápidas, la estabilidad es muy buena. Sólo en virajes cerrados y conduciendo en plan deportivo el Karif se va de atrás.

Excelentes los frenos del Karif, incluso en la bajada de un puerto abusando constantemente del pedal del medio, donde las pequeñas pérdidas de eficacia son achacables a la poca ventilación de las preciosas llantas de aleación ligera. En condiciones normales, el ve-

hículo se detiene en escasos metros, siendo la ausencia —ni siquiera en opción— de un sistema antibloqueo la crítica más importante.

La dirección es asistida, suave en parado y poco sensible cuando se circula deprisa por una autopista; la única pega es que son necesarias 3,5 vueltas del volante para llevar las ruedas de un extremo al contrario, cuando lo habitual en un deportivo de estas características son tres o menos. El coche dispone de un nuevo diferencial autoblocante, hecho especialmente por la marca para este modelo. Como cabría esperar, su funcionamiento se aprecia cuando una de las ruedas motrices pisa sobre arena y la otra sobre asfalto y se acelera; la primera que, en teoría debía patinar, no lo hace.



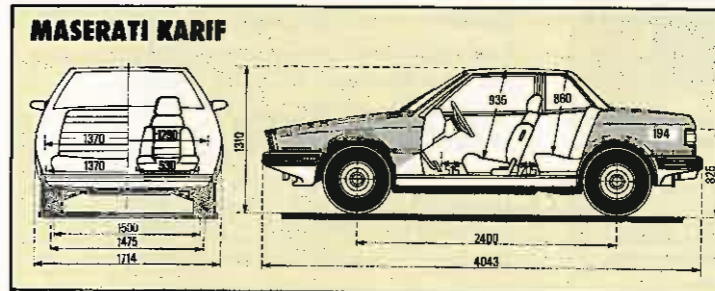
Detalle del Tridente en la manecilla de la puerta. En el capó hay una ventilación suplementaria para el motor.

CARROCERIA ★ ★ ★

El Maserati Spyder es la base del Karif. Simplemente se ha puesto un techo fijo en lugar de la capota desmontable del modelo Cabrio. Lógicamente, el aumento de potencia requiere el mayor tamaño de las vías para albergar neumáticos más grandes, suspensión reforzada, al igual que los frenos. En el interior, las plazas delanteras son amplias, no así las traseras, en las que dos adultos no pueden viajar mucho tiempo.

La crítica más «feroz» que tiene Maserati son los fallos de acabado, y en el Karif sigue la

Mención aparte merece el apartado de las prestaciones. El fabricante se ha «pasado». Maserati anuncia una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora de sólo 4,8 segundos, cifra incluso inferior a la del Ferrari Testarossa. En la práctica, se observa que el Karif no puede alcanzar esos 4,8 segundos ni bajando. También el dato oficial de 0 a 1.000 metros partiendo de parado —inferior a 26 segundos— no tiene que ver nada con la realidad. Lo mismo con la velocidad máxima (255 kilómetros por hora), siendo los casi 240 un valor mucho más





DATOS DE COMPRA

Importador: Auto Barajas, S. A. Avda. Concha Espina, 29. 28016 Madrid. Teléfono: (91) 563 33 00. Red de postventa: 19 puntos en todo el territorio nacional. Garantía: 18 meses sin limitación de kilometraje.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.790 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 4. Arbol de levas: 2, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 3. Alimentación: Inyección electrónica y dos turbos. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Potencia máxima: 285 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 44 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 9,8 km/h; 2.ª, 17,3 km/h; 3.ª, 24,1 km/h; 4.ª, 33,5 km/h; 5.ª, 42,4 km/h.

DIRECCION. Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 10,65 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados/discos.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

RUEDAS. Llantas: 7 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/50 VR 15 delante y 225/50 VR 15 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.281 kg. Capacidad depósito: 82 l.

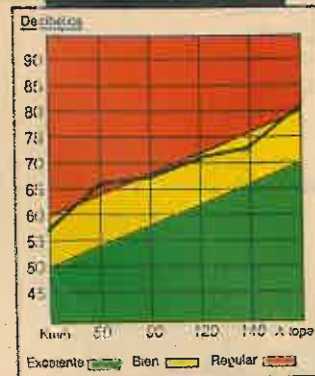
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h 237

ACELERACION (seg.)
400 m salida parada 14,9
1.000 m salida parada 27,0
De 0 a 100 km/h 6,7

RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4.ª 16,4
400 m desde 40 km/h en 5.ª 19,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª 29,2
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª 33,5
De 80 a 120 km/h en 4.ª 5,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª 8,2

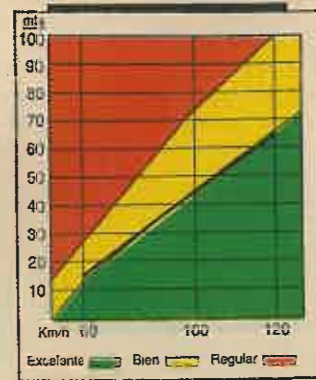
SONORIDAD



Al ralentí: 57,5. A 60 km/h: 66,7. A 90 km/h: 67,6. A 120 km/h: 71,4. A 140 km/h: 73,5. A tope: 81,6.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,0. A 100 km/h: 44,1. A 120 km/h: 64,4.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km
A 18,4 km/h de cruceo 18,4

CARRETERA
A 90 km/h de cruceo 9,2
En conducción rápida 19,2

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo 10,6
A 140 km/h de cruceo 12,9
A 180 km/h de cruceo 17,3

OTROS VALORES
Consumo medio ponderado ... 14,9
Autonomía media 500

EQUIPAMIENTO

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

La madera es elemento dominante en el interior del Karif.



El motor de seis cilindros lleva culata de tres válvulas por cilindro y dos turbos.

un túnel de lavado por un mal ajuste de la goma sobre el cristal y la tapa de la guantera no cerraba bien. Hecho impensable en un vehículo de esta categoría, pero que sucede.

Estos fallos contrastan con el interior lujoso del Karif. Madera por todos lados —salpicadero, volante, palanca de cambios, etc.—, reloj tipo joya, cuero en los asientos y un equipamiento de serie al completo. Sólo desentonan las palancas de luces, que son como las de un Renault 5, o que no sea una única llave la que agrupe puertas y contacto.

grupo Fiat, con lo que se evita que el cuerpo resbale. Sin duda, una combinación excelente y que apenas se ve en otros modelos.

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Maserati Karif, si nos fijamos únicamente en el precio, serían el Jaguar XJS V-12 y el Porsche 944 Turbo, quedando a un lado el Ferrari 328 GTB por los trece millones de pesetas que cuesta, cuatro más que los nueve del Karif, y del 944. Sin embargo, en potencia los cuatro están

Motor 16 Este

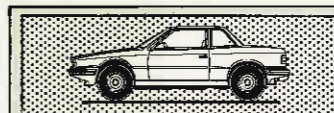
motor de la firma italiana Maserati presenta una tarjeta de visita de lo más atractiva: es el tracción trasera de cuatro metros más potente del mercado, producido en serie. Una pena que el fabricante mienta de esta manera tan «salvaje» a la hora de anunciar las prestaciones, cuando la realidad es que el coche no es tan rápido como la marca dice. Tampoco es agradable que el control de calidad de Maserati no sea tan exigente como, por ejemplo, el de cualquier fabricante alemán, pero lo cierto es que el carácter latino es totalmente diferente. Con un equipamiento muy completo y toda una serie de detalles de lujo, conducir el Karif es muy agradable, ayudado por una mecánica que si, bien no es habitual, sí es eficaz y con todo el carácter deportivo que suele aportar la marca del Tridente.



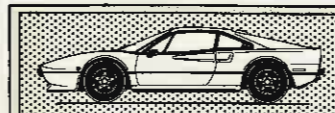
muy parejos. Buscando los lados extremos, el Ferrari es el más deportivo y el Jaguar el más lujoso, mientras que el Maserati y el Porsche están en un punto intermedio. Resulta más «dócil» el Karif que el 944, ya sea por motor o comportamiento. Todos ofrecen una velocidad punta muy elevada y también ofrecen en común una pequeña capacidad para albergar equipajes. También el público de Maserati es diferente al de Porsche, Jaguar o Ferrari, o también puede ser que un mismo usuario tenga los cuatro.

El Maserati Karif es un precioso coupé de únicamente cuatro metros de longitud.

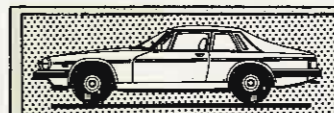
Javier Gutiérrez
Fotos: José Antonio Díaz



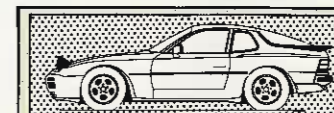
MASERATI KARIF 9.013.493 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.790 c.c. Potencia: 285 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.281 kg. Velocidad máxima: 237 km/h. Consumo medio ponderado: 14,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 194 l.



FERRARI 328 GTB 13.132.011 ptas.
Motor: Central transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.185 c.c. Potencia: 270 CV a 7.000 rpm. Peso: 1.265 kg. Velocidad máxima: 260 km/h. Consumo medio ponderado: 15,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 220 l.



JAGUAR XJS V-12 8.674.729 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.343 c.c. Potencia: 295 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.755 kg. Velocidad máxima: 241 km/h. Consumo medio ponderado: 16,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 281 l.



PORSCHE 944 TURBO 9.150.129 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.479 c.c. Potencia: 250 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.350 kg. Velocidad máxima: 256,1 km/h. Consumo medio ponderado: 12,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 140 l.

MUSICA EN TU MOTOR.

GRUPO PARRC



CONCIERTO PARA 4 CILINDROS.

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

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



MASERATI PARA EL 90

AUN MAS AGRESIVOS

Los proyectos más espectaculares se amontonan sobre los tableros de diseño de todos los estilistas de Maserati; la marca está en plena ebullición y las novedades deben multiplicarse en los meses próximos.

La gran

El Super Maserati puede ser la gran sorpresa de la marca italiana para 1990. Sus líneas han salido de las manos de Marcelo Gandini.

sorpresa es, sin duda alguna, el biplaza de motor central, un superdeportivo que debe dar respuesta a los modelos Ferrari, Lamborghini o Porsche del máximo nivel. La línea exterior ha salido de las manos del siempre genial Marcelo Gandini, el estilista de los Cizeta y de los Lamborghini, que ha puesto a punto un conjunto agresivo con los distintivos habituales en Maserati. Este coupé biplaza, a fabricar en una serie bastante limitada, llevará un motor «atmosférico», con ocho cilindros en V y casi cinco litros de cubitaje, el motor utilizado por los Quattroporte Royale; esta mecánica, repleta de vitaminas, contará con el apoyo de culatas con cuatro válvulas por cilindro, el aditivo necesario para pasar de los 280 caballos actuales a más de 360 caballos de pura raza, un empuje suficiente para pasar de los 280 por hora con seguridad plena, ya que se habla también de tracción permanente a las cuatro ruedas.

El Super Maserati podría ver

la luz en la primavera de 1990, con ocasión del Salón de Turín.

El último Biturbo, el 2.24V, estará disponible en nuestro país mucho antes, en enero del año próximo. Los trámites de homologación se han iniciado ya. El 2.24V, animado por un motor de dos litros de cubitaje, da 245 caballos de potencia y supera los 230 por hora de velocidad punta.

Entre los proyectos más inminentes de la marca italiana se contempla también la preparación de culatas con cuatro válvulas por cilindro, de culatas idénticas a las utilizadas por el 2.24V, para acoplarlas en los motores de 2,8 litros de cubitaje, los mismos seis cilindros en V utilizados por los coupés 228 y Karif, así como por el familiar 430.

Las carrocerías también recibirán un toque renovador, el toque mágico de Marcelo Gandini, que ya ha actualizado el exterior de los 2.24V y trabaja ahora en el Quattroporte Royale, el modelo más veterano de la gama del constructor italia-



El 2.24V es el gran bombazo de Maserati en el mercado español para los primeros compases de 1990. Su carrocería ha ganado en agresividad y su motor, con 245 caballos de potencia, es un verdadero tiro. Las cifras oficiales hablan de aceleraciones humeantes.

SECRETO AL DESCUBIERTO

La culata de cuatro válvulas por cilindro puesta a punto por los técnicos de Maserati modifica el carácter del motor biturbo, del seis cilindros en V. Esta mecánica ha ganado en suavidad de reacciones sin perder por ello nada de su energía tradicional. Las cifras hablan por sí solas: dos litros de cubitaje y 245 caballos, casi como un Fórmula 1.



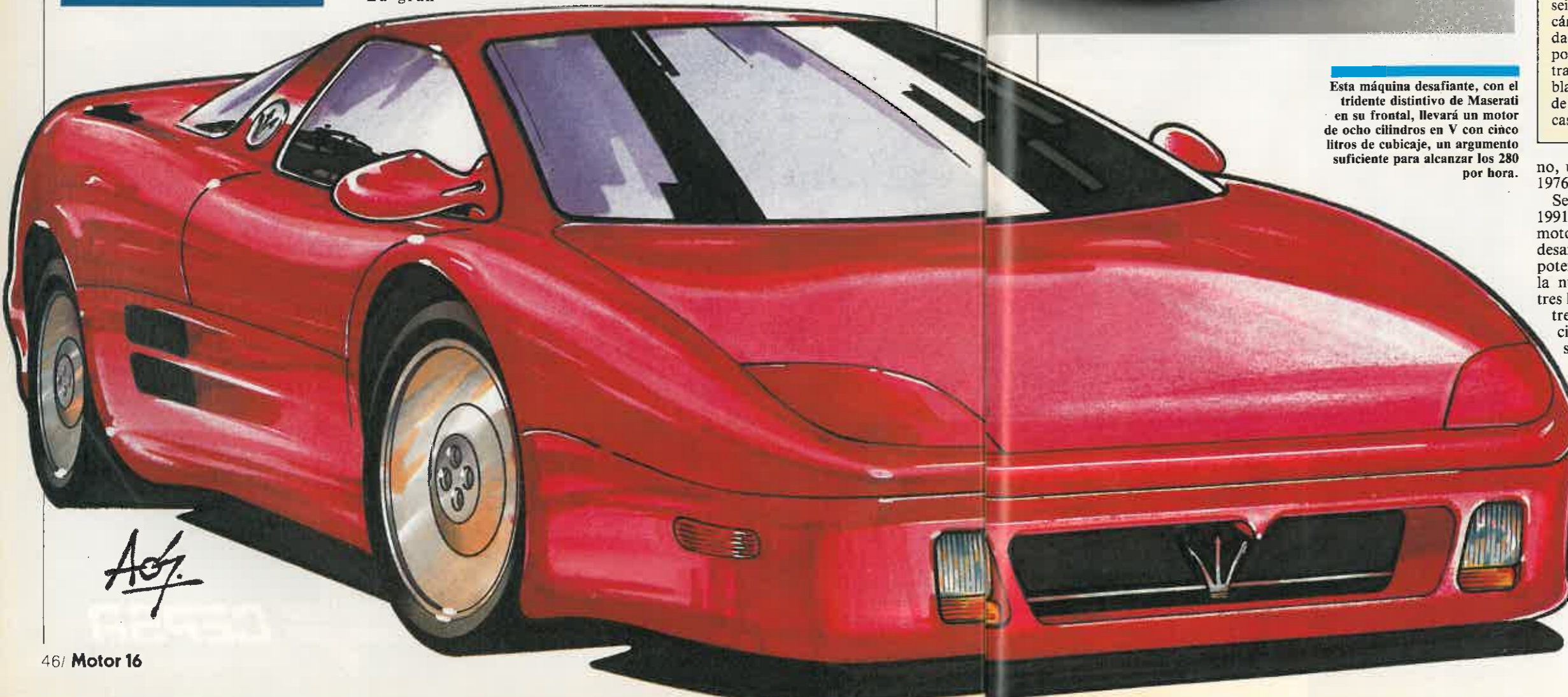
La culata de cuatro válvulas por cilindro mejora la respiración del motor.

Esta máquina desafiante, con el tridente distintivo de Maserati en su frontal, llevará un motor de ocho cilindros en V con cinco litros de cubitaje, un argumento suficiente para alcanzar los 280 por hora.

no, un coche que vio la luz en 1976.

Se habla también, de cara a 1991, de una familia nueva de motores con seis cilindros en V, desarrollada en cubitaje y en potencia. El primer ejemplar de la nueva familia podría tener tres litros de cubitaje y cerca de trescientos caballos de potencia. Para más adelante se reserva un motor de 3,5 litros de cubitaje con casi cuatrocientos caballos, el propulsor ideal para los Maserati de mayores aspiraciones deportivas.

Angel Marco



Adf.

GRAN AUTO

AÑO 1 • NUM. 7 • SEPTIEMBRE 1989 • 475 PTAS

EXCLUSIVA

EL GRAN DESAFIO

Lamborghini/Cizeta
Ferrari/Porsche



PRIMERA CLASE

Porsche
928 GT
y
Strosek

16



EL GRAN DESAFIO

No se pierda este número de Gran Auto 16. Prueba comparativa exclusiva de los cuatro superdeportivos más importantes del mundo: el Cizeta V 16 T, el Ferrari F40, el Lamborghini Countach 25 Aniversario y el Porsche 959, frente a frente. Todos los coches que se han utilizado, en todas las épocas, en el cine. El Porsche 928 GT, un primera clase probado por Gran Auto 16; compárelo con el 928 GT realizado por el alemán Strosek, una transformación que alcanza los 470 caballos de potencia. Indy, el nombre mítico que indica la manera de hacer la competición automovilística en Estados Unidos, el mundo de los óvalos, el espectáculo en las carreras. Todo esto, en este número de Gran Auto 16. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.

Especial Maserati



ALEJANDRO DE TOMASO UN CORAZON BITURBO

TIENE poco más de sesenta años pero su vitalidad es la misma de un joven de veinte, es apasionado, hablador y su poder de convicción hace mella en los interlocutores más coriáceos; ha conseguido imponer sus ideas, sus proyectos, a italianos, franceses, japoneses y norteamericanos. Se trata de Alejandro De Tomaso, un argentino repleto de energía que mantiene, en primer plano, marcas tan prestigiosas como Maserati, Innocenti, Moto Guzzi o Benelli; dos firmas automovilísticas que han vuelto al primer plano de la actualidad tras algunos años difíciles y dos marcas de motos que han sabido sobrevivir a la oleada japonesa sin perder la cara en ningún momento, algo difícil en un mundo tan duro.

De Tomaso es un patrón diferente, un hombre inquieto que ha paseado por todos los campos de la industria del motor, desde la competición pura hasta el mundo del periodismo, para adentrarse después en las finanzas, siempre con apuestas arriesgadas, apuestas del tipo doble o nada, que se han inclinado a su favor en la mayor parte de los casos.

El empresario argentino irrumpió en el panorama europeo hace treinta y cuatro años. Alejandro De Tomaso, hijo del ministro de Finanzas del país suramericano, había decidido probar fortuna como piloto; pese a su edad, a su juventud, era consciente de sus posibilidades, no pensaba ser campeón del mundo, se contentaba con correr aquí y allá, divertirse al volante de vehículos rápidos, después vendrían los automóviles con su propia marca, una idea que siempre estuvo rondando por su cabeza.

El primer De Tomaso fue un monoplaza de Fórmula 2 que vio la luz en 1959, llevaba un chasis Maserati y un motor Osca.

A partir de aquel momento comenzó una carrera meteóri-

ca; los coches deportivos De Tomaso, auténticos deportivos de raza animados por motores repletos de caballos, se convirtieron en piezas codiciadas a los pocos años de su aparición, al mismo tiempo fue creciendo su fama, su leyenda como mago de las finanzas. El industrial argentino compró dos firmas carroceras, Ghia y Vignale, para vendérselas después a la propia Ford con buenos bene-

ficios: después llegó el turno de Moto Guzzi y Benelli, dos marcas de motocicletas hundidas durante un tiempo en la bancarrota, que volvieron a

“Mis operaciones con los japoneses son consecuentes con una de mis ideas principales: habría que conseguir un acuerdo en firme con aquella industria, multiplicar las operaciones conjuntas”





pasaba por un vehículo tipo BMW serie 3, con carácter italiano, con un motor enérgico y ágil, con el escudo Maserati y un precio ajustado tanto a la calidad como al equipamiento. La generación Biturbo materializó aquellos deseos.

«Me gusta mucho lo que estoy haciendo, me produce grandes satisfacciones. Me divierte tanto ahora, al frente de mis empresas, como cuando corría en competición.»

Todo el mundo conoce la gran amistad que une a «Mr. Biturbo» con Lee Iacocca, número uno en Chrysler, amistad que ha dado buenos resultados comerciales. De Tomaso comenta: «Lee y yo tenemos 35 años de experiencia a nuestras espaldas y estamos bien entrenados para anticiparnos a las evoluciones del mercado.»

La vista de lince de Alejandro De Tomaso

ria en toda fábrica moderna y con la economía requerida por unas producciones bastante re- cortadas.»

La pasión del industrial argentino ha salvado las motos italianas del empuje japonés: «Me gusta montar en moto. Ruedo alrededor de Modena en cientos de ocasiones y hago viajes más largos, hasta Pesaro y hasta Mandello del Lario.»

Esa lucha contra los japoneses en el campo de las dos ruedas no ha sido obstáculo para realizar operaciones con Daihatsu, el rival amarillo, en el mundo de las cuatro ruedas. «Respeto a los nipones, su forma de trabajar y su forma de entender los negocios. Mis operaciones con ellos son consecuentes con una de mis ideas principales, habría que conseguir un acuerdo en firme con la industria del país nipón.»



Sesenta años y la vitalidad de un joven. Alejandro De Tomaso ha paseado por todos los campos del automóvil, desde la competición hasta la construcción de coches.

los números negros casi de la noche a la mañana gracias a una gestión super eficaz. Este periodo de plena efervescencia finalizó con una operación espectacular, la compra de Maserati a Citroën. El empresario argentino fue el único que no dijo nunca «No puede sobrevivir», la frase más habitual en aquel momento, y convenció a los responsables

de la marca francesa para que vendieran la firma del tridente al grupo formado por GEPI, la sociedad estatal italiana de reflotamiento industrial, y él

mismo. Los resultados están ahora a la vista; Maserati no se hundió y salió del bache para ocupar un lugar de privilegio en el sector de automóviles de prestigio.

Alejandro De Tomaso comprendió pronto que la viabilidad de la marca del tridente,

“La verdad es que me gustan los coches y las motos. Para mí significan libertad, alegría de vivir. Me gusta montar en moto y mis coches favoritos son los Maserati y ¿cómo no? los De Tomaso”

dro De Tomaso le ha permitido preparar con tiempo los cambios de la industria; el mejor ejemplo está en la fábrica Innocenti, la primera gran fábrica europea automatizada al máximo y preparada para construir carrocerías de gran calidad. Los resultados obtenidos con los Maserati han llamado la atención del grupo Fiat, que quiere llegar a un acuerdo para fabricar en esas mismas líneas de montaje buena parte de los Alfa Romeo 75 de la segunda generación. «Siempre hemos intentado combinar la calidad con la tecnología de vanguardia, con la flexibilidad necesi-

«Debemos multiplicar las operaciones conjuntas, las joint venture, de forma que los productos japoneses hechos en el continente europeo lleven componentes orientales por un valor que no supere el 25 por ciento del valor total del coche. Digo el 25 por ciento porque esa es la única forma de conseguir que el balance comercial se mantenga en equilibrio.»

De Tomaso mantiene su tensión, sigue en pie de guerra, esta orgulloso, y con razón, de su imperio industrial.

Angel Marco

Fotos: Giancarlo Perini

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 VERDAD EN LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Opel Corsa 1.0 S	85	43.000	590.000	Ford Orion 1.6 Ghia D.	89	10.000	1.190.000
Opel Corsa 1.2 ST	84	41.000	650.000	Ford Orion 1.6 Mil.	89	3.800	1.225.000
Opel Corsa 1.3 GT	87	23.000	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia RS	88	17.000	1.325.000
Opel Corsa 1.3 SR	85	38.000	690.000	Ford Granada 2.8 G. F.E.	82	68.000	825.000
Opel Senator 3.0 E Full E.	82	75.000	1.100.000	Ford Sierra 2.0 GL	83	56.000	1.100.000
Opel Omega 2.0 E CD F.E.	87	25.000	2.375.000	Renault Express Diesel	87	31.000	875.000
Opel Kadett 1.0 Top	86	15.000	1.325.000	Renault Supercinco Copa T	87	21.000	1.190.000
Opel Kadett GSI Full E.	86	47.000	1.550.000	Renault Supercinco GT T	87	23.000	1.100.000
Citroën AX GT	86	11.000	1.075.000	Renault Supercinco G	88	6.000	695.000
Citroën BX Caribe	86	37.000	875.000	Renault Supercinco GTS	85	31.000	725.000
Citroën BX 19 GTI A.A.	87	18.000	1.550.000	Renault Trafic-Microbus	88	21.000	1.770.000
Citroën BX 19 TRD Fam.	87	21.000	1.550.000	Renault 21 TXE	86	31.000	1.375.000
Ford Fiesta 1.1	89	3.000	825.000	Renault 21 Nevada TXE	88	13.000	1.690.000
Ford Fiesta 1.4 S	87	12.000	745.000	Renault 25 GTX A.A.	87	24.000	2.225.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	87	15.000	795.000	Seat Panda 45 Marbella	85	43.000	475.000
Ford Escort 1.4 XTRA	87	21.000	1.060.000	Seat Ibiza 1.5 GL	85	20.000	725.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	19.000	1.125.000	Seat Ibiza 1.5 GLX	88	16.000	925.000
Ford Escort RS T. ABS	87	23.000	1.475.000	Fiat Uno Turbo I.E.	87	23.000	1.100.000
Ford Orion 1.6 Ghia	85	47.000	795.000	Fiat Uno 70 SX	87	15.000	1.025.000
Ford Orion 1.6 Ghia lny.	87	14.000	1.275.000	Peugeot 205 XLD	87	25.000	980.000

ANUNCIESE EN

MOTOR 16
MADRID
Teléfono: (91) 268 00 69

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

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

“LUBLINSA”

LAMINAS ANTISOLARES HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINDO 11. Tel. (91) 270 58 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)

MADRID Tel. (91) 571 38 23

C/ ISLA DE CORCEGA 18. Tel. (91) 654 24 89

(Entrada por Marques de Valdeavia, 29)

ALCOBENDAS

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 70 - Dr. Esquerdo, 108 - Tel.: 261 48 00 - Fax: 561 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW, CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

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

APROVECHESE AHORA ROVER CREDIT

Ag. Oficial Austin Rover

C/ Coslada, 5. 28028 Madrid
 Tels.: 255 91 57-246 27 23

Asistencia gratuita RACE y grandes ventajas

MERCEDES 230 E, año 86, azul, 30.000 km, aut., A.A., techo, 3.650.000 ptas.
SUZUKI SJ 410, M-GR, rojo, perfecto estado, 18.000 km, 825.000 ptas. Transferido. Garantía, 6 m.
LANCIA Thema, año 87, grafito, full equipo, garan-

tía 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 86, blanco, 6 m. garantiza-

do, 740.000 ptas. Transferido.
AUDI Quattro, blanco, año 86, muy buen estado. extras, 6 m. garantía, 2.800.000 ptas. Facilidades.
BMW 323i, año 84, A.A., llantas, alarma, 1.600.000 ptas.

LANCIA Delta H.F. Turbo, año 87, seminuevo, 1.200.000 ptas.
ROVER 827 Vitesse, año 89, seminuevo, 3.400.000 ptas.
RANGE Rover EFI A.A., año 89, seminuevo, 3.700.000 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.

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

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

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

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

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

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

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

MASTER Car, deportivo BMW 653 CSI, full, extras, 2.950.000 total, 48.000 mensual. Tel. (91) 563 29 61.

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

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

MASTER Car, empresa recomendada.

MASTER Car, Tel. 256 62 22.

MASTER Car, Audi 200 Turbo climatizado, ABS, 4 elevallas, 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. Series modernas, Mercedes, BMW, Audi, Porsche, Jaguar, Volvo. Tel. 563 29 61.

MASTER Car, varios Mercedes 190 E, techo, airbag, etc. Desde 2.550.000 total. Financiamos mínimo interés. Sin entrada. Tel. 564 30 65.

MASTER Car, Mercedes 190 Diesel 87/88. Oportunidad

Mercedes 230 E, 260 E, 300 E. Todos climatizados. Tel. 256 62 22.

MASTER Car, BMW 735 i, climatizado, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, 2 becker, full, único en extras, 3.650.000 total. Tel. 464 30 65. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).

MERCEDES 500 SE Mod. 82 ABS, acondicionado, llantas AMG, 85.000 km, 2.200.000 ptas. Tel.:

(964) 30 46 91, noches.

VOLKSWAGEN 1302 Cabrio, blanco, capota nueva, ruedas nuevas, a matricular, 1.450.000. Tel.: (947) 50 03 63.

LANCIA Delta 4 x 4, rojo, muchos extras, como nuevo, 40.000 km, precio a convenir. Tel.: (982) 24 25 63. Oficina, 22 58 31, comidas.

RENAULT Super cinco Turbo copa, blanco, M-HS, 29.000 km, techo solar, ruedas anchas. Precio 1.050.000 ptas. Tel.: 542 52 43, Angel.

205 GTI 1.6, año 85, 60.000 km, impecable. Tel.: (981) 77 08 06, mañanas.

TRIUMPH Spitfire de colección, desca-potable, muchos extras. Tel.: 571 46 30, 373 51 49.

VENDO Lancia Delta HF-4WD, rojo, extras, impecable, año 87. Tel.: (981)

24 81 55, Antonio o Montero.

MERCEDES 190 E, año 88, techo, ABS, metalizado, cerradura, catalizador, radiocassette, 3.200.000. Tel.: 711 94 02. Hora comida.

MERCEDES 230 E, año 86, llantas, cerradura, metalizado, radiocassette, catalizador, 2.950.000. Tel.: 711 94 02, hora comida.

VENDO Fiat Uno Turbo IE, rojo, con llantas Braid, barras antiv., cierre centralizado, alarma Gemini distancia, cristales, parrilla, faros, equipo música, amortiguadores Selex regulables, refuerzo suspensión, protector, cárter realmente alucinante, nuevo.

AUDI Coupé GT, aire acondicionado, dirección asistida, 120.000 km, perfecto estado, gris oscuro metalizado, 1.160.000 ptas.



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

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tels.: (91) 256 62 22 y 564 30 65. C/ Víctor de la Serna, 8-10 (S. Bernabéu). Tel. (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.

AUDI 200 T. 85, azul oscuro antracita, climatizado, C/C 4 elev., ABS, llantas, etc.
 BMW 735 I, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev. C/C 2 Becker
 BMW M-535 I 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.
 BMW 635 GS, aire, llantas, cuero, elevallas, etc.
 BMW 320 I 85, muchos extras
 MERCEDES 300 E 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev. C/C, etc.
 MERCEDES 230 E, aut., manuales, aire, techo eléc., llantas, elev. C/C, 4 rep., etc.
 MERCEDES 200 DIESEL 86, ABS, C/C, lunas, varios
 MERCEDES 190 D 87/88, muchos extras, varios
 PORSCHE 911 TARGA, cuero, asientos eléctricos, calefactables, llantas, spoiler, etc. Motor nuevo, cero km
 VOLVO 780 GLE, antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos, C/C, etc., seminuevo
 OPORTUNIDADES Deportivo Mercedes 350 SLC, aire, techo eléctrico, llantas, etc. 2.650.000, 48.000 mensuales.
 R-18 Ranchera GTS, 650.000 ptas.
 Lancia, aire, A 350.000 ptas.
Semanalmente varias ofertas nuevas con la mejor garantía del mercado nacional. Revisados 140 puntos por maestros ingenieros propios.



PRECIO	
MENSUAL	TOTAL
48.000	2.650.000
67.000	2.675.000
50.000	2.975.000
50.000	2.975.000
27.000	1.875.000
75.000	4.350.000
67.000	3.650.000
59.000	3.150.000
48.000	2.780.000
72.000	3.975.000
68.000	3.475.000

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

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.

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

Tel.: (91) 532 10 07, horario oficina.
VENDO BMW M-3, año 88, full equipo, como nuevo, 6.000.000 ptas. Tel.: (96) 240 05 90.
RENAULT 21 GTD, vendo particular, 28.000 km, como nuevo. Tel.: (91)

691 42 59. Precio: 1.600.000 ptas.
RANGE Rover, todo terreno, gasolina, como nuevo, 1.150.000. Tel.: 473 86 31, noches.
RENAULT 25 GTS, 1985, 41.000 km, por matricular, 2.100.000 ptas. Tel.: (977) 60 65 15.

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

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

¡ANUNCIASE HOY!

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6 000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber. llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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:

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)

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

**1 AÑO
GARANTIA**

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

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.



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

• TOYOTA
• MITSUBISHI

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

**ESTE MODULO
CUESTA 6.000
PTAS.**

MERCEDES 190 E, rojo 6/86, 48.000 km, aire acondicionado, techo practicable, 2.550.000, mañanas 775 10 11, tardes 241 32 61.

FERRARI modelo 400 GT 2 + 2, año 76, tiene 80.000 km, completo de cosas,

vendo 4,5 millones, admito cambio por Range Rover Turbodiesel o similar, no trataré con compraventas o extranjeros. Tel.: (91) 243 16 46, Andrés.

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

EQUIPO para la aventura, ropa especial para la caza tiro,

rallys, pesca, safaris. Tel.: (93) 844 88 01. **XR2** 1.6, como nuevo, negro, B-FF, 600.000 discut. Tel.: (93) 429 14 74.

OPEL Corsa TR 1.25 M GJ, 625.000. Tel.: (91) 270 11 18.

CADILLAC Seville Diesel automático full equip, 1.900.000. Tel.: (91) 270 83 82.

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

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

BMW 732, inyección, full equip, 197 CV, 1.750.000. Tel.: (91) 270 15 15.

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

205 GTI Motor 1.900, rojo, 22.000 km, aire acondicionado, M-JD. Tel.:

571 58 41, 571 59 48. **VENDO** BMW 518, extras, perfecto estado, 82.000 kms., 1.100.000. Tel.: 985/14 28 35, Gijón.

RENAULT-5 B-FC, 5 puertas, 68.000 km. Tel.: 666 78 16. Noches.

PARTICULAR vendo ALFA 75 1.8 Turbo, gasolina, perfecto estado, aire acondicionado. Tel.: 93/307 00 00. Horas oficina.

BMW 3.0 CSI, tres puertas, recién pasada revisión, aire acondicionado, elevallas eléctrico, asientos cuero, dirección asis-

tida, inyección, año 1974, matrícula Madrid, 750.000. Tel.: 943/29 03 47.

BX 16 TRS, duerme en garaje, 850.000. Tel.: 91/465 21 36.

PARTICULAR vende Golf GTI B-GC, 70.000 km, perfecto, aire, faros, 1.100.000 ptas. Oficina, 93/205 10 03.

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

SEAT IBIZA GLX 1.2, blanco, año 1987,

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

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

PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES
 Stock permanente de más de 100 vehículos

Llámenos a nuestras oficinas en Madrid.
 Tel.: (91) 314 05 36 ó 314 13 63. Télex: 27246.
 Fax: (91) 314 03 31.

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

OFERTAS DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

IMPORTANTE
 TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

**ANUNCIESE
EN
MOTOR 16**

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).
- Se aceptan pedidos por teléfono: 275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:
 Paseo de la Castellana, 40.
 Madrid 28048. Teléfono: 275 45 47.
 Ventas País Vasco: ACCESORIOS AYALA
 (943) 27 54 28 - San Sebastián.



SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 81 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



SU SERVICIO EN
 ARGÜELLES

Blasco de Garay, 37

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

25.000 km, 800.000 ptas. 91/456 31 64. **INTEGRALE** Delta 185 HP, 88, rojo, techo, llantas super-braid, volante momo, vende particular muy cuidado, 2.500.000 ptas. Tel.: 977/44 50 99. A. Palomo. Horario oficina.

Buen estado, 80.000 ptas. Tel.: 763 96 01 Madrid.

OPEL Kadett, 1.600 SR, blanco, 800.000 ptas. De 9 a 4. Tel.: 593 84 89.

MERCEDES 250 CE «Pillarless Coupé» 1970, champán metalizado, cuero rojo,

BMW M-3

Vende particular a matricular, pocos kms., impecable, extras, color negro, admitiría coche pequeño a cambio. (985) 25 76 98-28 08 09, Luis Ramón

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

CATALUÑA

Teléfono (93) 418 47 79

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

LEVANTE

Teléfono: (96) 352 26 18

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

CLASS SPORT AUTO

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

* LLANTAS
 * SPOILERS
 * REJILLAS, FAROS

AERODINAMICA

* ASIENTOS
 * VOLANTES RACING
 * LIBROS Y VIDEOS

COMPLEMENTOS

* ARCOS SEGURIDAD
 * SUSPENSIONES
 * 4x4 ACCESORIOS

ACCESORIOS COMPETICION

KERNEL
 VIMESA
 OMP
 TERRATRIP
 MOMO
 BELL HELMETS

Envios a toda España contra reembolso.

COMPRO Ferrari Lamborghini, Maserati, Aston Martin, trato rápido, Cabrerizo, José 39, Rue Jacques Gamelin 31100, Francia 073361076080.

aire, dirección asistida, inyección electrónica, 150 CV. Clásico estado concurso. 1.100.000 ptas. Tel.: 91/715 44 52.

VENDO Humber Sceptre 1.7, año 1965, 800.000 ptas. Tel.: 96/155 89 15. **PARTICULAR** ven-

Maletas, carenado. Tel.: (93) 236 68 59. De 20 a 22 h. **BX** 16 TRS, duerme en garaje. 850.000 ptas. Tel.: (91) 465 21 36.

KARTS nuevos y usados, accesorios y recambios Masalles. Tel.: (93) 692 18 24.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25 TEL (93) 318 05 89 BARCELONA 08007

BBS

Llantas de aluminio
Programa aerodinámico

Puntos de Venta BBS

Madrid	A.T. Accesorios del Automóvil, S.A. (91) 234 07 46	País Vasco	TORIA AUTOSPORT, S.A. (94) 444 03 41
Barcelona	TURINI, S.A. (93) 209 67 33	Galicia	SEMAUTO (987) 41 05 95
Valencia	STYLAUTO (96) 366 98 61	Andalucía	NEUMATICOS TENERIFE (958) 40 00 57
		Rioja	RGT.MOTOR (94) 20 12 24



IMPORTADOR PARA ESPAÑA **Turisport** Barcelona

LLANTAS DE ALEACION



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

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



AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA



jacsol

C/ VALLESPÍR, 189-91
TELS.: (93) 321 85 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		



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

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.

ARM
SPORTS

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



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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

kléber

CRITICA DE TIENDAS

PALMA CANARIA

SALON DE OPEL

PALMA Canaria, concesionario oficial de Opel en la isla de Tenerife, llama la atención a los visitantes que se acercan a sus instalaciones porque parece un pequeño Salón del Automóvil más que un concesionario de ventas de vehículos. La extensión total de Palma Canaria supera los cinco mil metros cuadrados. De éstos, mil trescientos están dedicados a la exposición, en la que hay más de una decena de vehículos de la firma alemana. Para atender al público que acude al concesionario se cuenta con un equipo de cuatro vendedores que durante el pasado año realizaron unas ventas de 2.649 vehículos nuevos. El modelo más vendido fue el Corsa en sus distintas versiones,



utilitario muy apreciado en aquella zona. El plazo de entregas es inmediato al contar con un amplio stock cifrado en trescientas unidades. El vehículo de ocasión también es comercializado en Palma Canaria, aunque sus ventas no superan el 30 por ciento de las realizadas en vehículos nuevos.

El apartado del servicio técnico dispone de una extensión de dos mil quinien-

tos metros. El número de empleados que se encargan de realizar todos aquellos trabajos necesarios para poner a punto los Opel es de dieciocho. El promedio de vehículos que pasan por estas instalaciones técnicas es de quince unidades diarias. En cuanto a los recambios no suele haber serios problemas, ya que sus estanterías, colocadas en un espacio de setecientos metros cuadra-

dos, mantienen un buen nivel de referencias.

Para los responsables de este concesionario el éxito de las ventas de Opel en sus instalaciones radica en el fácil mantenimiento que tienen sus vehículos. Finalmente, destacar que la compra de un vehículo nuevo en Palma Canaria se puede realizar a través de la propia financiera de la marca y los servicios bancarios locales. En cuanto a la suscripción de la póliza del seguro se pueden utilizar los servicios de la Mutua Tinerfeña o la que el cliente desee. La dirección de Palma Canaria es la siguiente: Polígono Industrial San Jerónimo, Carretera General del Norte. La Orotava-Tenerife. Teléfono: (922) 33 38 90.

Javier Solano

Puntuaciones: exposición, 7,5; taller, 8; vendedores, 7,5; recambios, 8.

SEGURIDAD INFANTIL

SOY un asiduo lector de su revista desde hace varios años. Siempre me ha preocupado la seguridad de los ocupantes de los vehículos y sobre todo de los niños. Me gustaría que me informasen sobre este tema y si existe alguna organización o centro en el que estudien a fondo el mismo.

Manolo Marco
(Madrid)

R.—En Gran Bretaña existe un instituto dedicado a la investigación de este tema, el Laboratorio Técnico de Seguridad Vial, que está integrado en la Escuela Politécnica de Middlesex, muy cerca de Londres. Este laboratorio ha dedicado una atención especial a la seguridad de los ocupantes infantiles. Realizan infinidad de pruebas, como la que se puede contemplar en la foto que acompaña a esta carta, y en la que se ve un maniquí que ha sido construido reflejando con total precisión la altura, peso y reacciones de las extremidades de un niño de tres años que se ve propulsado de forma violenta en la simulación de un accidente de automóvil. Un ordenador conectado al maniquí registra cada uno de los efectos del impacto, efectos que luego son analizados para obtener unos resultados satisfactorios. La simulación de los accidentes tiene lugar en un banco dinámico de pruebas, que está formado por una vía, un trineo y un cabezal de impactos que se encuentra asegu-



58 Motor 16

Agenda

Del 5 al 11 de septiembre

AUTOMOVILISMO

- El circuito de **Monza** será escenario el próximo día 10 del **Gran Premio de Italia de Fórmula 1**.
- El día 9 de septiembre se celebrará en **Oviedo** el Rallye **Príncipe de Asturias**, valadero para el **Campeonato de España de Rallyes**.

MOTOCICLISMO

- El domingo 10 de septiembre, en **Luxemburgo**, tendrán lugar las pruebas de **trial** pertenecientes al **Campeonato del Mundo** de esta especialidad.
- También para el domingo día 10 están programadas, en el Circuito del **Jarama**, las distintas pruebas pertenecientes al **Campeonato de España de Velocidad** en las categorías de 80, 125, 250, F-2, Super bikes y Criterium

rado a un bloque de hormigón de 80 toneladas de peso. El trineo es propulsado por la vía y es sometido a una desaceleración igual a la que sufre un vehículo en un accidente. En este trineo se pueden montar cargas de anclaje de un cinturón de seguridad para comprobar su eficacia.

La secuencia del choque es captada por cámaras de alta velocidad, analizándose a continuación fotograma a fotograma en conjunto con la información recogida por el ordenador. Gracias a estos análisis se están mejorando los rendimientos de los cinturones de seguridad infantiles. El Laboratorio Técnico está estudiando en la actualidad el rendimiento de los sistemas de sujeción de los niños en los automóviles a petición del Gobierno británico y también de algunos fabricantes de asientos para niños.

MEJORAR EL R-19

HE adquirido recientemente un Renault 19 GTX y estoy bastante contento con él, pero me gustaría mejorar su comportamiento en curvas, pues es un poco barca. ¿Qué debería cambiar, amortiguadores, gomas...?

También me gustaría que me informasen sobre la función del autoblocante en los vehículos deportivos y sobre las ventajas de las llantas de aleación ligera al margen del peso.

Antonio Quintilla
(Barcelona)

R.—El elemento fundamental que se puede variar para mejorar el comportamiento en curvas es la amortiguación. Pero no todo son ventajas, ya que hay que tener en cuenta que con amortiguación más dura se pierde confort. Además hay que señalar que el R-19 GTX que usted ha adquirido tie-

ne una estructura más para uso familiar que para uso deportivo.

En relación con el autoblocante su función es la de evitar que el coche se quede sin tracción. Al entrar fuerte en una curva el coche tiene tendencia a dejar dos ruedas descargadas e incluso en el aire. Una de estas dos ruedas que quedan en el aire es tractora y el movimiento que transmite el diferencial va a pasar a esta rueda descargada. Es en este momento cuando la función del autoblocante se hace imprescindible, impidiendo que todo el movimiento vaya a la rueda descargada. El autoblocante absorbe un porcentaje que oscila entre el



10-15 por ciento de la potencia y lo transmite, con lo que se evita que el coche quede sin tracción.

Respecto a las ventajas que proporcionan las llantas de aleación ligera, hay que decir que destaca sobre todo el tema de la reducción de peso: en todos los coches hay dos tipos de masas, no suspendidas (ruedas) y suspendidas (resto de los componentes del coche). La ventaja fundamental de que estas masas no suspendidas pesen poco reside en que rebotan menos al tomar un bache. De esta manera las suspensiones no sufren tanto.

Nota de la Redacción

En la prueba del Hovcraft EAG publicada en el número anterior las fotos correspondían a un motor boxer Alfa Romeo en lugar de las del Rotax Bicilíndrico del cual se hablaba en el texto.

IRVING SE PONE AL DIA

JUSTO antes del verano, en el Salón del Automóvil de Barcelona, la marca Irving de Car Audio presentaba una nueva gama de radiocassettes para coche. Seis modelos con prestaciones

tancia cuesta 35.000 pesetas. También hay radiocassettes desde las 10.000 hasta las 40.000 pesetas. Desde los más sencillos con AM y FM Stereo, autostop, control de graves y agudos por separa-

do, loudnes, toma de CD y una potencia de 18 vatios, hasta los más altos con las mismas especificaciones de los comentados al principio y una apariencia más atractiva.



LA SOLUCION DE PIONEER

El ladrón que pretenda asaltar un coche con el último Pioneer KEX M-800 se va a encontrar con el hueco destinado al aparato relleno de algo inservible. Al cómodo sistema, por su discreción y peso, se le suman otras características como el mando a distancia por infrarrojos, el ajuste automático del sonido y el sintonizador de FM mejorado.



El diseño de los radiocassettes Irving está tan al día como las prestaciones.



Los modelos altos de gama incluyen mando a distancia y entrada de Compact Disc

puestas al día y precios razonables.

Dos de ellos estaban disponibles al público desde julio, los dos con extraíble y una potencia de 50 vatios; tienen las mismas características, salvo el mando a distancia con el que cuenta el modelo 979.

Ambos disponen, entre otras prestaciones, de pantalla digital, 18 presintonías memorizables automáticamente, búsqueda automática y manual de emisoras, reloj horario, autorreverse, selector de cinta de metal y toma de compact disc. El precio de venta al público del modelo con mando a distancia es de unas 40.000 pesetas. Sin el mando a dis-

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
CORDOBA			A-3 de Tarancón		97.6
RNE/R-1	684	91.2	RNE/R-2		93.0
SER (Radio Córdoba)	1.575	96.7	RNE/R-3		92.0
A-3		88.3	RNE/R-4		105.6
COPE (R. Pop. de Cordoba)	1.224	87.6	GERONA		
Rueda Rato (Radio Sport) Córdoba		87.7	RNE/R-1	738	
Rueda Rato (R. Melodía) Córdoba		91.4	CC-Cadena Catalana (Radio Girona)	1.485	88.2
Rueda Rato (R. Montilla)		92.7	COPE (R. Pop. de Figueres)	1.134	89.4
Rueda Rato (R. Puente Genil)		88.7	SER (Empordá)		94.5
Independiente (R. Palma del Rio)		91.9	Independiente (R. Pirineos) Puigcerdá		89.8
Indep. (La Voz de los Pedroches)		91.2	Independiente (Radio Olot)		98.1
Pozoblanco			Independiente (Radio Ripoll)		102.2
RNE/R-2		97.5	C-12 (Radio Marina) Blanes		100.3
RNE/R-3		98.6	C-13 (Radio Costa Brava) Palamós		89.0
RNE/R-4		92.2	C-13 (Radio Grup). Girona		89.8
RNE/R-5	1.476		RNE/R-2		91.1
CUENCA			RNE/R-3		95.9
RNE/R-1	739		RNE/R-4		93.3
Rueda Rato (Radio Cuenca)		96.7	RNE/R-5	1.413	

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.



Kindvox®
CAR AUDIO

RADIOVOX

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



Tú

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

RADIO
80
Serie Oro

MECANO - MOCEDONES - ABBA - THE MAMA'S AND THE PAPA'S - THE BEATLES - BERT RAEMPIERT - CHICAGO - THE EAGLES - THE EVERLY BROTHERS - THE PLATTERS - JENN 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 - LEON 92.6 - MADRID 89.0 - OVIEDO 95.2 - PALENCIA 89.6 - PALMA DE MALLORCA 102.3 - PAMPLONA 94.2 - SEGOVIA 94.8 - SEVILLA 94.8 - TOLEDO 94.2 - VALENCIA 96.1 - VALLADOLID 98.1 - ZARAGOZA 98.6



Las medidas de enfriamiento de la economía adoptadas hace poco más de un mes por el ministro Solchaga han comenzado a surtir efecto en lo que a automóviles se refiere. Los créditos bancarios al consumo se han encarecido y dificultado, y las financieras de marca han ralentizado sus ofertas. El resultado será una caída de las ventas de vehículos nacionales, ya que los demandantes de financiación son los segmentos de población con menor poder adquisitivo.

FINANCIACION DE COCHES

SOLCHAGA SE SALE CON LA SUYA

La gente cree que un coche vale lo mismo que una hamburguesa y se lo compra.» Así de gráfico se explicaba este verano el ministro de Economía y Hacienda, Carlos Solchaga, cuando anunciaba su intención de imponer medidas restrictivas al consumo, con el fin de enfriar la economía española. Medidas que para el sector del automóvil suponen el encarecimiento del precio del dinero para su adquisición y el establecimiento de mayores trabas a la financiación.

Parodiando la publicidad del Renault-5 que dio origen a la frase citada más arriba, se puede afirmar que Solchaga se ha comido la hamburguesa. En efecto, los límites a la capacidad de crédito impuestos por el Banco de España a la financiación de las ventas a plazos han comenzado a hacer mella y su endurecimiento está aflorando en los primeros días de septiembre. Y eso que sólo eran recomendaciones, que no órdenes del poderoso ministro Solchaga.

En las últimas semanas, los intereses de los créditos al consumo que conceden las entidades bancarias han subido por término medio en torno a dos puntos porcentuales. Al mismo tiempo se han endurecido las condiciones que se exigen a la hora de solicitar el préstamo, y se han dilatado los plazos para su obtención. Incluso lo más normal es obtener la llamada por respuesta.

En Cajamadrid, sin ir más lejos, una de las entidades que más carne puso en el asador cuando el «boom» de los préstamos personales, pide ahora un interés del 19 por ciento (antes el 17) para créditos al consumo de un millón de pesetas, amén de un rosario de avales y condiciones, como es tener una cuenta abierta. Ese tipo de interés es el considerado como preferencial, es decir, el que se exige a los clientes más habituales y solventes. En el Banco Hispano Americano los mismos tipos oscilan entre el 18 y el 20 por ciento si la operación varía entre los doce meses y los cinco años. Similares baremos está aplicando el Banco de Santander. El

Banco Español de Crédito ha subido sus tipos hasta el 18,5 por ciento, mientras la media en el Banco Bilbao Vizcaya es del 21 por ciento. Los tipos más blandos, al menos de cara al público, se encontrarían en el Banco Popular, —un 17 por ciento—, ahora bien, con la condición de ser cliente con antigüedad.

En las financieras de marca, la actitud ahora mismo es la de ver y esperar. De momento, la patronal del sector, la Asociación Española de Entidades de Financiación (Asnef) ha hecho llegar a sus asociados un comunicado «sugiriendo» que se respete la limitación del crecimiento de esas sociedades a un máximo del 17 por ciento anual, tal y como aprobó a finales de julio el Banco de España. También se recomienda que se restrinjan las campañas basadas en sistemas de financiación agresivos. Este mensaje va destinado sobre todo a las financieras de automóviles.

NO SE DESALIENTE

«OLVIDESE» es la palabra que más están oyendo en estos días los potenciales compradores de automóviles que se acercan a una entidad bancaria para pedir un préstamo personal. Un olvídense que se dice en voz más baja si el peticionario es cliente habitual y con antigüedad en la entidad de que se trate. La fatídica palabra desaparece si se sortean las



Para José María del Rey, secretario general de Asnef, «nos hemos limitado a traducir los mensajes de Economía». De hecho, se señala que tanto la sugerencia del Banco de España como la propia recomendación de Asnef presentan serias dificultades para ser cumplidas, por lo complicado de llevar a cabo voluntariamente —y sin una orden tajante por escrito— una restricción de esa oferta. Concretamente, José María del Rey apuntaba que es difícil imponer esos límites «porque el año está ya muy avanzado. En leasing, por ejemplo, ya se ha superado la citada limitación del 17 por ciento».

En las financieras, como su dinero para prestar lo obtienen de las entidades bancarias y éstas ya lo han encarecido, se debería haber repercutido en el cliente. Pero en algunos casos no es así, y en dos financieras de peso, la del grupo Peugeot-Citroën y la de Fiat, aún no se han tocado las ofertas, limitán-

mil y una dificultades que se han establecido (avales, escrituras, etc.) y si se está dispuesto a pagar por un préstamo dos puntos más de interés que hace unos meses.

De todas formas, el potencial peticionario dispone todavía de algún que otro margen de maniobra. Si el «no» es la respuesta recibida en una entidad bancaria, amenace veladamente con retirar sus cuentas o actividad financiera con esa entidad. Probablemente, y por lo bajo, encontrará menos dificultades para obtener el preciado préstamo. En las financieras de marca el asunto es aún más fácil, y no hay más que desgranar alguna duda sobre la operación, comentando que en la marca rival son más asequibles, para que cambie el tono. En las recomendaciones que ha dictado recientemente el gobierno hay mucho de «aspecto escaparate» y eso es algo que debe saber sortear todo aquel que busque financiación.



dose en ambas a esperar acontecimientos. En la financiera de Renault, el encarecimiento de los créditos va a ser realidad en septiembre, o tal vez se opte por reducir el número de mensualidades, obteniendo así el efecto de un encarecimiento de los pagos.

La publicidad también se va a resentir. El segundo semestre suele ser más abundante en inversiones publicitarias que el primero. Además existe el problema de que muchas de las campañas, especialmente las de financiaciones bondadosas, estaban comprometidas y no se sabe muy bien cómo se va a salir del atolladero. Las compañías de publicidad tienen en su haber, de todas formas, la posibilidad de que se adelanten las elecciones, aspecto aún desconocido oficialmente en el momento de escribir estas líneas.

En fin, todo apunta a que la limitación del crédito va a provocar una sustancial reducción de la cifra de ventas de turismos a partir de este mes ya que un 65 por ciento del total de las ventas de automóviles que se realiza en nuestro país se hace mediante financiación, y el 80 por ciento de ese total financiado corresponde a financieras de marca. Este efecto puede ser aún más grave si se considera que la media de crecimiento de las financieras de marca en los últimos cuatro años ha sido del 24 por ciento y que muchas de ellas han superado ya en el primer semestre del actual ejercicio el 17 por ciento de crecimiento impuesto, por lo que se verán obligadas a rechazar la concesión de crédito a clientes, limitándose a renovar los vencimientos. El segmento de automoción más afectado será el de coches pequeños y medianos, ya que la demanda de financiación procede especialmente de la población con menos poder adquisitivo. Los que compran importados de gama alta no lo van a tener tan difícil.

Raúl R. Sáez



Modestia aparte.

Unos cuantos días antes de comprar el nuevo RENAULT 21, repítete a ti mismo. "No seas modesto. No seas modesto..."

EN MOTORIZACION, NO SEAS MODESTO.

Elige entre cinco niveles de potencia:

- GTD: 72 CV. - GTX y TXE: 120 CV.
- TDX: 88 CV. - 2 L. Turbo: 175 CV.
- GTS: 92 CV.

EN ESTILO, NO SEAS MODESTO.

Asegúrate de que compras un coche de diseño. Mira bien la calandra, los grupos ópticos integrados, los parachoques envolventes o los embellecedores de rueda, cuidados al detalle...

Confirmarás por qué ese aire agresivo y deportivo que, a primera vista, ya te llama.

EN EQUIPAMIENTO Y CONFORT, NO SEAS MODESTO.

Tú pide. Que para eso están cuatro niveles de equipamiento. Cualquiera de ellos con aire acondicionado de serie, tapicerías de verdadero alto de gama y diseño antirreflex del tablero.

Más -por supuesto- asientos delanteros con reglaje lumbar,

apoyacabezas regulables y cinturones de seguridad regulables en altura.

Cuando, en cualquier Exposición te hablen -además- del ABS. Y te completen la lista de detalles, verás que no hay mejor elección. Modestia aparte.

Nuevo Renault 21

No seas modesto.





DILUVIO EN BELGICA

CUANDO me iba de Lieja para el circuito de Francorchamps estaba nublado. Al final de la primera sesión de entrenamientos comenzaron a caer las primeras gotas de lluvia y en unos instantes el circuito quedó inundado. Según los más optimistas teníamos dos días de lluvia al menos, y al imaginarme una cortina de agua punzante, opaca y testurada, me cayó la moral por los suelos. ¿Qué estaba haciendo yo allí, amargándome la vida con coches que no funcionaban?

No era la perspectiva de conducir bajo la lluvia lo que me molestaba. El circuito es magnífico y aun con mal tiempo su revestimiento ofrece una cualidad de adherencia incomparable. Además, siempre he dicho que con un

grar el máximo de adherencia era preciso dar cinco o seis vueltas, lo que no había logrado por falta de combustible.

Al final de los entrenamientos me encontré, como ya es tradición, con los periodistas y volví el tema de mi futuro. Desde luego, como mi amigo John Barnard estaba a punto de entrar en la escudería Benetton-Ford todo el mundo daba por seguro que éste sería mi próximo equipo. Lo negué y se habló de otras posibilidades, barajándose de nuevo los nombres de Williams, Ferrari o una temporada de vacaciones. Para cerrar el capítulo anuncié que tal vez haría algunas declaraciones en Monza, y me temo, después del anuncio de Ferrari de que el futuro de la escudería se revelaría en Monza, que mi declaración creó un gran revuelo.

mente tuve que ocuparme de un problema mecánico no sin importancia: después del esfuerzo tenía que enfrentarme con un pedal de embrague que de golpe no funcionaba, al igual que había ocurrido en Alemania. Esto me inquietaba, ya que siempre se producía con el coche de carreras.

Al día siguiente todo estaba en orden, con excepción del cielo, que se mantenía tan cerrado e incluso más amenazante que de costumbre. Había llovido toda la noche y el domingo por la mañana durante el calentamiento también, pero me mantenía optimista creyendo, por una parte, en los pronósticos meteorológicos y, por otra, en el ligero viento que podía llegar a crear aclaramientos parciales. Si persistía la lluvia sabía lo que debía hacer y tenía todos los ajustes en la cabeza. Cuando faltaban pocos minutos para la salida lo único que me quedaba por hacer era ajustar las barras y los resortes, ajustar los alerones al máximo autorizado, y corregir la altura de la caja, pues caía un verdadero diluvio. A fe de ser sincero, debo decir que me había imaginado que tendría que parar después de la primera vuelta, pues estimaba que el circuito estaría imposible. Pero habiendo tenido una buena salida después de Senna y habiendo podido verificar durante la vuelta de formación que todavía había adherencia, aunque la visibilidad no iba más allá de cincuenta metros, decidí continuar. Es verdad que tuve ciertos problemas con el motor, que no respondía bien en baja, y con lluvia esto era muy molesto, pero en el fondo todo anduvo bien, pues, al contrario que el motor, el coche había recuperado todo su equilibrio y, hasta me animo a escribirlo, todo su esplendor pasado. Es por eso que cuando me alcanzó Mansell no me preocupé. Visto desde el exterior nuestro duelo parecía un combate del fin del mundo, pero en realidad no era nada. Controlaba la situación y Mansell lo sabía muy bien, como luego me confesó. A su Ferrari le faltaba potencia.



«Aun con lluvia, la adherencia de Francorchamps es incomparable.»

coche bien ajustado la lluvia no es problema. Pero, precisamente, después del Gran Premio de Hungría esperaba dificultades. Además, regresaba de una semana de vacaciones al sol, entrecortada por unas pruebas en Monza con un tiempo excelente, y ahora llovía tanto que no se veía el horizonte.

ABORDE los entrenamientos sin convicción, preguntándome si valía la pena poner a punto el coche bajo la lluvia cuando era posible que la carrera tuviera lugar en un circuito totalmente seco. Había tenido problemas de frenos con el coche de reserva debido a que se había congelado un disco y dadas las condiciones tenía que acortar la sexta en los dos coches. Eso llevaría por lo menos cuarenta minutos, y Gordon Murray decidió hacer la operación durante el intervalo entre dos sesiones. El viernes por la tarde terminé los entrenamientos con un quinto tiempo y en términos generales el coche estaba bien ajustado, aunque no había llegado a utilizar neumáticos de agua. Para lo-

El sábado por la mañana había dejado de llover, aunque el cielo seguía gris. Decidí estar preparado por si había lluvia. Mandé llenar los dos coches con cien litros de combustible cada uno y me lancé a explorar diferentes tipos de ajustes sin perder de vista a los Ferrari, que tenían unos chasis endiablidamente eficaces. Busqué en todas direcciones y llegué a efectuar el mejor tiempo empleando todos los recursos de nuestro formidable motor, una verdadera bomba. A pesar del cielo continuamente nublado, la lluvia no aparecía. Comencé a rodar y, como todos los otros, empecé a mejorar instantáneamente detrás de Senna, que hacía otro tanto. Los dos McLaren retomaban su lugar dentro de la jerarquía. Tras algunas modificaciones de detalle a los ajustes y después del segundo juego de neumáticos, ganaba más de un segundo y tenía la pole. Esto no dejó indiferente a Senna, quien se lanzó de nuevo y recuperó la pole, pero yo estaba en la primera línea de la parilla, lo que era favorable, sobre todo si llovía. Final-



CON MICHELIN SE GANA



PALMARÉS PRIMER SEMESTRE 1989

RALLYES

- SUECIA - 1º Ingvar Carlsson / MAZDA 323 4WD con MICHELIN
- MONTECARLO - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN
- CATALUÑA - COSTA BRAVA - 1º Yves Loubet / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN
- PORTUGAL - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN
- SAFARI - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN
- TOUR DE CORCEGA - 1º Didier Auriol / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN
- ACROPOLIS - 1º Massimo Biasion / LANCIA DELTA INTEGRALE con MICHELIN

SPORT PROTOTIPOS

- SUZUKA - 1º Schlessler-Baldi / SAUBER MERCEDES con MICHELIN
- LE MANS - 1º Reuter-Dickens / SAUBER MERCEDES con MICHELIN
- JARAMA - 1º Schlessler-Mass / SAUBER MERCEDES con MICHELIN

+ 22 Grandes Premios de Moto ganados con MICHELIN



MICHELIN



CIRCUITO DE ALCAÑIZ

POLEMICA PRODUCCION

Enviados especiales

Carlos Cancela y José A. Díaz

LUIS López de la Cámara, sobre Ford Sierra Cosworth, ha logrado la victoria en la prueba correspondiente al Campeonato de España de Producción disputada en el circuito de Alcañiz y en el que vuelve la polémica sobre este campeonato en el que la reglamentación va cambiando cada día. La Copa Citroën AX

y las Copas Renault 5 fueron los platos fuertes de esta reunión de Alcañiz en la que afortunadamente la televisión hizo acto de presencia.

La polémica se ha centrado en el Campeonato de España de Producción, donde tras unos entrenamientos tranquilos y sin demasiados problemas ni accidentes lo más destacable era la presencia del Citroën BX 16 V en manos de Araez. Pero el coche tuvo problemas con la dirección asistida que le

hacía dar pocas vueltas durante los entrenamientos.

Los resultados de estos entrenamientos fueron raros por la presencia de los dos Renault 21 Turbo situados tras el Ford Sierra Cosworth de López de la Cámara que se ha mostrado intratable durante todo el fin de semana. Y tras la verificación por parte de los comisarios técnicos se tomaba una primera decisión de anular sus tiempos, al no tener la obligatoria brida de los coches



Los Renault 21 rodaron muy rápido en el circuito de Alcañiz. Su actuación fue polémica por la ausencia de la brida del turbocompresor

turbo. A lo largo de la tarde del sábado y tras hablar con el director técnico de este Campeonato de Producción, Hermenegildo Baylos, nuevamente eran reclasificados los Renault 21 Turbo de Palau y Moreno. Según parece la pasada semana hubo una reunión de la comisión técnica que tomó la decisión de permitir la ausencia de la brida en los 21 Turbo, pero sin la correspon-

diente comunicación a los comisarios técnicos que son los responsables de las verificaciones. Ahora la Federación tendrá que aclarar las cosas sobre este tema de la producción.

Y por si fuera poca esta polémica, cuando en la mañana del domingo se disputaba la carrera, ésta se debía parar cuando sólo se habían disputado cuatro vueltas por un accidente en el

que se veía implicado el Toyota Celica de Antonio Albacete, quedando atravesado en mitad de la pista y obligando al director de carrera a sacar la bandera negra para detener la prueba. Unos minutos más tarde se daba una segunda salida y se disputaban las ocho vueltas que faltaban. Al subir al podio, Luis Villamil discutía con el director de carrera que ni siquiera se había puesto



Los accidentes fueron una constante en Alcañiz. Este Renault 5 Iniciación fue el que más sufrió



Lucharon Dieguez, Rodrigo y Tramont en la Iniciación. La carrera estuvo entretenida

ALCAÑIZ EN BREVE

- El Citroën BX en su estreno montaba neumáticos Camac ante la ausencia de Michelin en la medida necesaria. Pero a pesar de todo llevaba los colores de Michelin que a partir de ahora será el suministrador de neumáticos para este coche.
- El hombre del traje de colores estuvo una vez más en el circuito de Alcañiz. Como cada año, sus estridentes colores llamaron la atención de los muchos aficionados presentes



en el circuito. Por la mañana del sábado iba de color blanco, por la tarde de rojo y la mañana del domingo, de verde.

- Las fuerzas del orden tuvieron una muy buena actuación durante el desarrollo de esta prueba de Alcañiz. El público no estaba en las zonas peligrosas del circuito.
- En la carrera de clásicos deportivos los comisarios se mostraron muy rigurosos cuando no dejaron salir a la carrera a José Bernard, que pilotaba un Alpine 1.300. En entrenamientos pinchaba una rueda y sólo pudo dar tres vueltas al circuito. Después tuvo que volverse a Jerez de la Frontera.
- Al finalizar la carrera eran varios los pilotos que dejaban clara su intención de reclamar y entre ellos destacaba Codony, que creía haber perdido su posición de líder de una manera extraña.
- En todas las comunicaciones oficiales de la organización, en el reglamento de la prueba y en todos los sitios aparecía Volkswagen en abreviatura, pero no como VW sino WV. Algún responsable de la prueba puede tomar nota: Volkswagen, en abreviatura, es VW.



Fernández Oronoz ganaba a Codony en la Turbo. El catalán no estaba contento con la maniobra

a sumar los tiempos de las dos partes de la carrera como es preceptivo para entregar los trofeos. Luego el propio Villamil y su escudería, la Jolly Club, decidían comenzar con las reclamaciones.

Y esta es toda la polémica del Premio Ciudad de Alcañiz, que por lo demás se ha desarrollado con tranquilidad y con seguridad dentro de lo que es razonable en un circuito urbano como Alcañiz.

En medio de un gran ambiente, con mucho público y con unas buenas medidas de seguridad se iban a disputar siete carreras a lo largo del trazado de



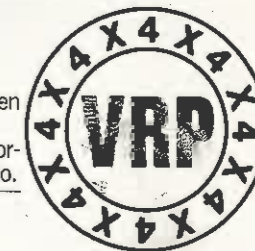
EL ESPECIALISTA EUROPEO DEL 4x4 A LA EXPORTACION.

Especialista europeo del 4x4, VRP representa todas las grandes marcas. Dispone del stock más importante de vehículos, de

piezas de recambio, de equipos, así como de accesorios, disponibles en los plazos más cortos y en las mejores condiciones.

Para todos estos vehículos en tránsito, usted tratará con un verdadero especialista de la exportación de vehículos todo terreno.

281, CHAUSSEE DE NINOVE - 1080 BRUXELLES - BELGIQUE.
TEL. 07-32-2-523.81.06 - TELEX 046-26050 - TELEFAX 07-32-2-520.01.03





Gran cantidad de pilotos AX en Alcañiz
Ivan Arias ganó en la final B



En la final A de los AX venció Ayuso
Su lucha con Leirana fue una constante

Alcañiz. Los clásicos deportivos, con un dominio aplastante de los Porsche 911 y la Copa Polo con la victoria de Gilabert tras la rotura de «Correcaminos» en el momento de ponerse el semaforo verde, fueron las más aburridas de toda la reunión. Los platos fuertes serán la Producción, las Copas Renault y la animada Copa Citroën AX.

En la Iniciación la lucha se centraba entre tres hombres, Diéguez, Rodrigo y Tramont, que después de las diez vueltas de las que constaba su carrera llegaron por ese orden. Destacar que en esta carrera hubo bastante «chapa» y un espectacular vuelco en la curva de acceso a la recta. Y en la Turbo una lucha muy bonita entre Fernández Ornoz y Codony, que terminaba cuando Codony hacía un trompo en la curva de entrada al puente tras una maniobra poco deportiva por parte de su rival Fernández Ornoz, que de esta manera ganaba con claridad esta carrera de la Copa Turbo.

En la tarde del sábado tenían lugar las cuatro mangas clasificatorias de la Copa AX obligadas por la cantidad de pilotos inscritos. Los ganadores de las mismas eran Rastrollo, Arias, Díez y Medina. Y en la final A, la lucha por la primera posición la mantenían Ayu-

so y Leirana. Este último, en un exceso de fogosidad, golpeaba al líder en el embudo dejando su coche dañado, y a falta de dos vueltas, nuevamente en el embudo el propio Leirana se pasaba de frenada acabándose aquí su carrera. Ayuso ganaba ya con tranquilidad, mientras que Sangrador heredaba una segunda posición muy meritoria. Y en la segunda final de AX, en el primer paso por el embudo, se producía un gran atasco que obligaba a la bandera negra. Tras ellos, muchos coches salían a la carrera con la carrocería muy tocada.

Rastrollo era que el se situaba en primera posición con Iván Arias muy cerca y Díez, compañero de equipo de Arias, en tercera posición. Rastrollo se veía cada vez más acosado por el joven piloto madrileño y a mitad de carrera debía ceder su puesto tras una frenada un poco apurada en la curva de entrada a recta, el mismo lugar donde dos vueltas después se veía también superado por Díez que a punto estuvo de hacer un «rebufo» a su compañero de equipo, Arias, en el momento mismo de cruzar la meta.

En Producción, y durante las primeras cuatro vueltas hasta el accidente de Albacete el líder claro era Luis López

de la Cámara que con el Ford Sierra no daba la más mínima opción a sus rivales, mientras que Albacete era segundo y tercero Palau, muy eficaz con el Renault 21 Turbo. Tras el accidente, en la segunda salida se consigue «colar» en el embudo de final de recta pero antes de finalizar la vuelta ya es segundo tras el dominador López de la Cámara. A falta de cuatro vueltas para el final el piloto del Toyota se ve obligado a abandonar, por lo que Palau hereda la segunda posición, siendo tercero Sasiambarrena, con Ford Sierra, y cuarto, con un margen muy escaso, Villamil con el Alfa Romeo 75 que cruzaba la meta con su carrocería tocada. ■

CLASIFICACIONES

PRODUCCION: 1.º Luis López de la Cámara, Ford Sierra Cosworth, 22.38.67. 2.º Carlos Palau, Renault 21 Turbo, a 4.55. 3.º José Angel Sasiambarrena, Ford Sierra Cosworth, a 14.53. 4.º Luis Villamil, Alfa Romeo 75, a 15.60. 5.º Santiago Marín Canteiro, Ford Sierra Cosworth, a 27.04.

RENAULT 5 INICIACION: 1.º Julio Diéguez, 21.17.49. 2.º José Rodrigo, a 5.12. 3.º Bernard Tramont, a 7.38. 4.º Ignacio Hervás, a 9.18. 5.º Enrique de la Puente, a 11.66.

RENAULT 5 TURBO: 1.º Carlos Fernández, 19.20.42. 2.º Anselmo Llovera, a 3.42. 3.º José M. Aseguinolaza, a 4.16. 4.º Antonio Aguado, a 5.27. 5.º Enrique Codony, a 5.44.

COPA AX FINAL A: 1.º Florencio Ayuso, 20.28.54. 2.º Alfonso Sangrador, a 1.02. 3.º Manuel Ruiz, a 7.64. 4.º Angel Zaragoza, a 7.94. 5.º Antonio Roger, a 10.90.

COPA AX FINAL B: 1.º Iván Arias, 20.26.46. 2.º Gregorio Díez, a 18 centésimas. 3.º Francisco Rastrollo, a 4.77. 4.º Pablo Irizar, a 11.27. 5.º Fernando Navarrete, a 18.81.

COPA POLO: 1.º Francisco Gilabert, 20.05.25. 2.º Dionisio García Civera, a 13.58. 3.º José Roger Ferrero, a 18.59. 4.º Juan Seda, a 45.27. 5.º Juan Bernal, a 46.71.

CLASICOS DEPORTIVOS: 1.º Pere Cerqueda, Porsche 911-S, 20.23.41. 2.º Miguel Casas, Porsche 911-S, a 25.52. 3.º Carlos Omedes, Porsche 911-S, a 36.42. 4.º Enrique Chus, Seat 124 Sport, a 37.38. 5.º Jaime Palau, Porsche 911 S, a 41.88.



ULTIMA HORA

PROST EN FERRARI

El acuerdo Prost-Ferrari ya es una realidad; por ambas partes, el prestigioso piloto galo y la escudería del Cavallino han llegado al acuerdo de trabajar juntos a partir de 1990. El Profesor ha decidido cambiar de universidad, y sus clases las impartirá con la toga colorada y un Cavallino bordado con hilo negro será el toque de distinción sobre su pechera izquierda.

Por primera vez en su carrera, Prost se había encontrado frente a un dilema: ¿Williams, Ferrari o un año de descanso? En realidad, el acuerdo con la escudería de Frank Williams estaba respaldado económicamente por la multinacional petrolífera Elf, y contaba con el apoyo tecnológico de Renault Sport. Sin embargo, para el Profesor eso no era suficiente, al considerar sus ansias de victoria que todavía están vivas en sus propósitos. Con el único fin de que no salieran secretos del seno de McLaren, Ron Dennis le propuso estar un año en completo descanso y poder regresar en 1990 a los mandos de un McLaren. También para este acuerdo



no había problemas económicos y Dennis estaba dispuesto a desembolsar lo que hiciera falta.

Al margen de estas propuestas, Prost se encontraba frente al dilema más grande de su carrera: la oferta de Ferrari, que por otra parte encerraba la posible colaboración con John Barnard. Aunque la decisión de abandonar la Ferrari, por parte del técnico inglés, empezó a remodelarse en los días siguientes al Gran Premio de Bélgica, durante los cuales Prost y Barnard estu-

vieron sopesando ampliamente la posibilidad de volver a trabajar juntos. Por una parte, el Profesor expresó a Cesare Fiorio el deseo de tener a su lado a Barnard y, a la vez, este último volvió a considerar la oferta de Ferrari.

En cierto modo, al acuerdo Ferrari-Prost se le puede considerar el contrato «del siglo», por la importancia que eso encierra desde el punto de vista deportivo y técnico. Es probable que Barnard se quede como director de «proyectos», y a la vez se mantenga la unidad de la GTO, que por otra parte es, sin lugar a dudas, la antena tecnológica de la escudería del Cavallino. Con la entrada de Prost en Ferrari se culmina la recuperación técnico-deportiva que FIAT ha deseado desde la desaparición del Commendatore. El Profesor llevará consigo un valiosísimo «atillo» de secretos técnicos, así como una serie de sistemas de trabajo aprendidos durante su permanencia en McLaren; y no tardará en ponerlos en práctica en la Ferrari, por el simple deseo de demostrar su valía, y a la vez debilitar todo lo posible la hegemonía de McLaren. Junto con esto, el equipo Ferrari tendrá en su poder la agresividad, representada por Nigel Mansell, y el pragmatismo que desde siempre ha caracterizado a Prost.

Gigi Corbetta

D A M O S
L A N O T A

Sintonice su emisora favorita. O mejor aún, introduzca el cassette que más le guste. Cierre los ojos. Limpio, elástico, dinámico.

Así es el sonido BRIGMONT: lo más avanzado, tecnológicamente, al servicio de la mayor fidelidad musical.

BRIGMONT.

El sonido que hace música



DONINGTON
SPORT PROTOTIPOS

MERCEDES, CERCA DE LAS ESTRELLAS



Enviado especial

Manuel Doménech

MERCEDES ha dado el primer paso para hacerse con el dominio completo en el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. En Donington ha logrado el título de equipos y el de pilotos, aunque es posible que se retrase hasta México, ya sólo puede ser para un piloto Mercedes, o Jean Louis Schlesser, que cuenta con todas las bendiciones, o Mauro Baldi. Pero en Donington las cosas no han resultado

nada fáciles, confirmando el buen momento de sus rivales, principalmente de Nissan y de Porsche Joest. Aunque han vuelto a conseguir un doblete, los Mercedes estuvieron a punto de ser doblegados por el Nissan de los británicos Blundell y Bailey, que antes de la carrera habían manifestado su intención de imponerse en el circuito del condado de Sherwood, y resarcirse así de la mala suerte que les acompañó en Nurburgring.

Una vez más el dominio de Mercedes se fraguó desde los entrenamientos li-

bres del viernes, en los que Schlesser fue el autor del mejor registro por delante del Porsche de Wollek y del sorprendente Spice de Thyrring. Ya en los entrenamientos oficiales, Baldi, el hombre más rápido de Mercedes, se amparaba de la «pole position», dejando tras él a Schlesser y a los dos coches japoneses, Nissan y Toyota. Tras ellos, los Jaguar, queriendo congraciarse con su público —sin conseguirlo—, se hacían con los puestos quinto y sexto, por delante de los Porsche privados mejor armados, los Joest y los Brun. En esta



Los Mercedes siempre en cabeza en la salida. Junto con Jaguar y Nissan protagonizaron una bonita lucha en los primeros momentos. Los problemas del coche japonés impidieron una victoria muy merecida.



primera sesión se pudo comprobar la buena andadura de los Aston Martin y de los Spice, que comenzaron a contar en los pronósticos de muchos especialistas; sobre todo tras la segunda sesión, en la que se vio que iban a ser los únicos coches sin problemas de consumo.

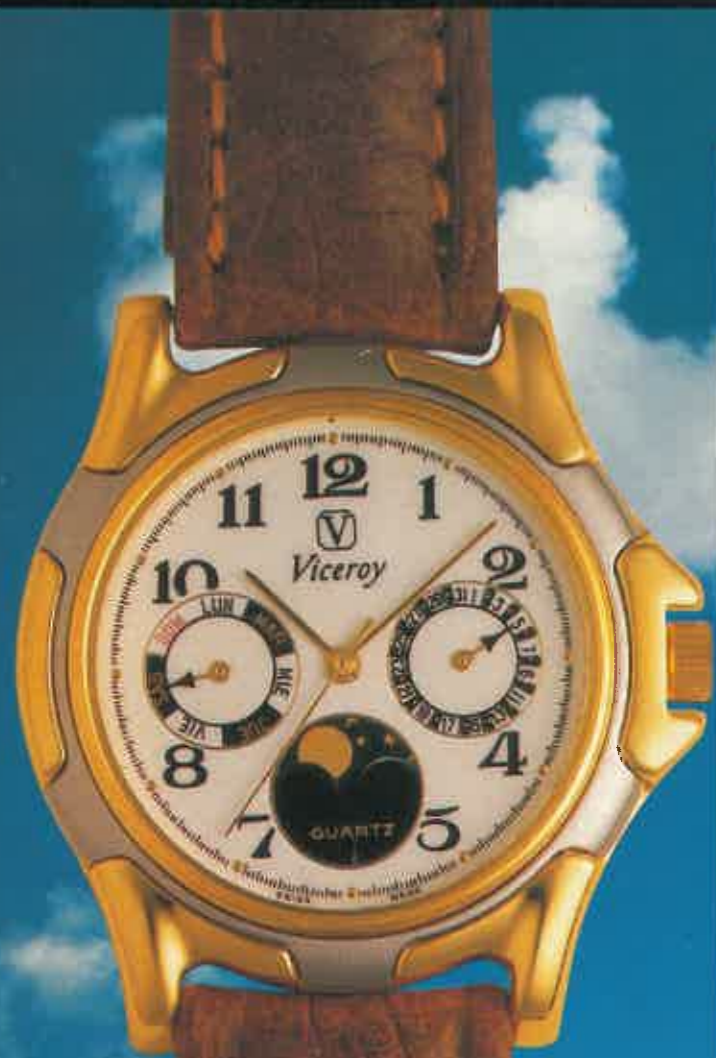
De hecho, esa segunda sesión sirvió para estudiar las condiciones de carrera de cada coche de cara a la carrera y para medir los consumos, ya que en Donington, al no haber corrido nunca, nadie tenía las necesarias referencias.

Tan sólo Larrauri, que fue el más rápido en esta sesión, y Harvey, con el segundo Spice, mejoraron sus tiempos de la primera. En el «warm up» del domingo se confirmaban las posibilidades de Spice y de Aston Martin, puesto que fueron primero y cuarto respectivamente. Estaba claro, si los problemas de consumo, que preocupaban enormemente a Schlesser, no aparecían, los Mercedes podían ganar, o el Nissan. De otra manera, incluso un Spice podría dar la sorpresa. De echo, en los primeros compases de esta prueba de

Donington se ratificó esta posibilidad.

Como viene siendo costumbre, al darse la salida, Baldi se puso en cabeza seguido por Schlesser y un sorprendente Lammers (que parecía comerse a todos sus rivales sobre el Jaguar Turbo). Más atrás, el Nissan también acechaba acosado por Larrauri, que hizo una salida «cañón». En las primeras vueltas se fueron decantando las posiciones. Mientras Schlesser se ponía primero acosado por el Jaguar y el Nissan, Baldi se retrasaba y el Spice de Thyrring aparecía en escena adelantando prime-

ESTILO



VICEROY



V
Viceroy
es tu hora

DEPORTE

Jesús Pareja no pudo acabar en Donington. De hacerlo habría quedado entre la sexta y la octava posición.



JORNADA ACIAGA

DONINGTON no fue propicio a los pilotos españoles. Jesús Pareja no pudo acabar la carrera y Fermín Vélez tendrá que esperar a Spa para hacerse con el título.

Pareja volvía a correr con Walter Brun en el Porsche pintado con los colores Repsol. En entrenamientos fueron decimocuartos, sin que sufrieran el menor incidente. Y, como siempre, Pareja pronosticaba que estarían entre los mejores en carrera. Esta empezó de forma difícil, aunque Jesús se colocó décimo en la salida y, al final de su relevo, había conseguido adelantar a los dos Aston Martin, que al final serían sexto y séptimo. Al ceder el coche a Walter Brun se detectó un problema de aceite que, tan sólo unas pocas vueltas

Tampoco Fermín Vélez tuvo suerte en Inglaterra. Su tercera posición hace que tenga que esperar para lograr el título.



ro a Larrauri y más tarde a Bailey y a Lammers. En cabeza la lucha era feroz. Hubo un momento en que Lammers adelantó a Schlessler, que no tardó en recuperar la cabeza. Bailey, por su parte, intentaba el adelantamiento al Jaguar en todas las curvas sin conseguirlo. Y el Spice de Thyrring, cuando había alcanzado la segunda posición y acosaba a Schlessler, tenía que parar en boxes y perdía su privilegiada y sorprendente posición.

Por detrás, el Lancia de Giacomelli alcanzaba en la chicane al Porsche de Schafer y ambos se veían obligados al abandono, y los Aston Martin, siempre juntos, empezaban a escalar posiciones en lucha con Jesús Pareja y con los

DEPORTE



más tarde, acabó rompiendo el motor.

En cuanto a Vélez, como siempre, fue el mejor en entrenamientos; aunque con menos ventaja que sus rivales al romper el cambio y poder dar muy pocas vueltas. En carrera todo funcionó a la perfección hasta las últimas vueltas. Fue primero en todo momento, pero el consumo, que ya le preocupaba desde los entrenamientos, fue el motivo del error de su compañero Nick Adams y del tercer puesto final. Al notar falta de combustible, conectó la reserva y bajó mucho el ritmo para poder finalizar la prueba. Ello motivó que fuera adelantado por el Tiga de Nurminen y el Spice de Shead. Luego se comprobó que podía haber rodado a ritmo de carrera hasta el final. Una lástima, aunque su equipo, Chamberlain Engineering, se ha hecho ya con el título.



Porsche de Bell y Wollek, éste muy tranquilo en posiciones retrasadas a la espera de acontecimientos.

Pero Schlessler no estaba tranquilo en cabeza. Desaparecido el Spice y más tarde el Jaguar de Lammers por problemas de distribución, aún quedaba la amenaza del Nissan, que se concretó transcurrido el primer tercio de carrera para durar hasta la vuelta noventa, a tan sólo treinta del final... para consuelo de los hombres de Mercedes. Fue durante el último repostaje, primero entró el Nissan y, justo detrás el Mercedes. El coche alemán estuvo en boxes doce segundos menos y salió justo delante de Bailey. Más tarde, gracias a un consumo muy favorable, se fue distan-



Los dos Aston Martin rodaron juntos toda la prueba. Desde el primer momento se intuyó que iban a ser protagonistas

En el Jaguar Turbo volvieron a repetirse los problemas de distribución que acabaron con él en Brands Hatch. Definitivamente no es su año.



Jan Lammers espera pacientemente que se resuelvan los problemas de su coche. Pero todo fue en vano. Para el holandés la victoria no llega nunca.



Siempre espectacular y combativo, Larrauri mereció la tercera posición, pero su coche tuvo problemas de consumo





Muchos adversarios vieron a los Spice delante de ellos. Pero no están bien conducidos para ser ganadores.

ciando hasta conseguir una ventaja de cincuenta y un segundos sobre el coche gemelo de Baldi, que también había adelantado a Bailey, víctima de problemas con un neumático que se deshincha lentamente. Larrauri fue el protagonista de la última parte de la prueba, fue remontando posiciones hasta alcanzar el tercer puesto, pero el consumo le jugó una mala pasada y tuvo que levantar el pie para acabar en quinta posición. De ello se aprovechó Wollek, que no brilló durante toda la prueba y se encontró con una cuarta posición a fuerza de regularidad.

En cuanto a los Spice, sólo fueron un fuego de artificio, aunque habrá que contar con ellos en el futuro. Thyrring se quedaba tirado en el circuito con problemas eléctricos, después de haber

sido el «coco» de la prueba. Los que sí confirmaron los pronósticos fueron los Aston Martin, justo en la prueba más tradicionalmente británica. Rodaron siempre juntos y funcionaron como un reloj. La sexta y séptima posiciones alcanzadas suponen un resultado muy a tener en cuenta. También el consumo fue la bestia negra (una vez más) del Toyota de Dumfries y Watson, y es que los técnicos del equipo japonés no dan con una fórmula válida, a pesar de haber bajado la presión de soplado del turbo por orden directa de Japón.

En categoría C2 se impuso sorprendentemente el Tiga oficial de Nurminen, que se aprovechó del error del compañero de Vélez para lograr la primera victoria «no Spice» de la temporada.

PARRILLA DE SALIDA

62. J. L. Schlesler-J. Maas Sauber Mercedes C10 1:19.196	61. M. Baldi-K. Acheson Sauber Mercedes C10 1:19.123
37. J. Dumfries-J. Watson Toyota 89 CV 1:21.298	23. J. Bailey-M. Blundell Nissan R89C 1:20.752
2. A. Wallace-A. Ferté Jaguar XJR-11 T 1:21.453	1. J. Lammer-P. Tambay Jaguar XJR-11 T 1:21.440
5. O. Larrauri-H. Huysman Porsche Brun 962 C 1:21.880	7. B. Wollek-F. Jelinski Porsche Joest 962 C 1:21.848
19. D. Leslie-M. Roe Aston Martin AMR-1 1:22.209	14. T. Needell-D. Bell Porsche Lloyd 962 GTI 1:21.982
21. T. Harvey-E. Salazar Spice SE 89 C1 Cosworth 1:22.505	22. W. Taylor-T. Thyrring Spice SE89 C1 Cosworth 1:22.475
6. J. Pareja-W. Brun Porsche Brun 962 C 1:23.339	8. H. Pescarolo-J. L. Ricci Porsche Joest 962 C 1:23.251
29. B. Giscomelli-F. Scapini Lancia LC2/89 1:23.705	13. P. Fabre-H. Regout Cougar Porsche C22 S 1:23.341
17. J. Dauer-W. Hoy Porsche Dauer 962 C 1:24.020	10. G. Fouché-G. Lavaggi Porsche Kremer 962 C 1:23.721

Etc., hasta 35 clasificados. Los nombrados en primer lugar tomaron la salida.

CLASIFICACION FINAL

1.º J. L. Schlesler-J. Maas (Sauber Mercedes C1), 120 vueltas en 2 h. 57'50"883, a un promedio de 162,746 km/h. 2.º M. Baldi-K. Acheson (Sauber Mercedes C10), a 51'894. 3.º J. Bailey-M. Blundell (Nissan R89C), a 1'38"463. 4.º B. Wollek-F. Jelinski (Porsche Joest 962 C), a 1 vuelta. 5.º O. Larrauri-H. Huysman (Porsche Brun 962 C), a 1 vuelta. 6.º D. Leslie-M. Roe (Aston Martin AMR-1), a 2 vueltas. 7.º B. Redman-D. Sears (Aston Martin AMR-1), a 2 vueltas. 8.º H. Pescarolo-J. L. Ricci (Porsche Joest 962 C), a 3 vueltas. 9.º P. Fabre-H. Regout, (Cougar Porsche C 22 S), a 3 vueltas. 10.º J. Dumfries-J. Watson (Toyota 89 CV), a 4 vueltas. Etcétera, hasta 15 clasificados. La vuelta más rápida la dio Julian Bailey (Nissan R89C) en 1'24"500, a un promedio de 171,266 km/h.

ASI VA EL CAMPEONATO

PILOTOS: 1.º J. L. Schlesler, 107 puntos. 2.º M. Baldi, 90. 3.º J. Mass, 87. 4.º K. Acheson, 85. 5.º B. Wollek y F. Jelinski, 57. 6.º O. Larrauri, 29. 7.º J. Pareja, 28. 8.º J. Lammer y P. Tambay, 24. 9.º J. Nielsen y A. Wallace, 22. 10.º D. Leslie, 19.º Fermín Vélez y Nick Adams encabezan la categoría C2 con 92 puntos.

EQUIPOS: 1.º Sauber Mercedes, 115 puntos. Campeón del Mundo 1989. 2.º Porsche Joest, 57. 3.º Porsche Brun, 41. 4.º Jaguar, 39. 5.º Nissan, 25. 6.º Toyota, 22. 7.º Aston Martin, 19. 8.º Porsche Kremer, 18. 9.º Cougar, 16. 10.º Spice, 10. Chamberlain Engineering ya es Campeón de la categoría C2 con un total de 102 puntos.

tanto mejorara los famosos Cosworth de Fórmula 1. Acudió a Donington en una larguísima limousine Lincoln de color blanco. Su chófer estuvo, de uniforme, a pie de paddock, durante tres días.

● Larrauri vuelve a ser noticia. Volverá a la Fórmula 1 en el Gran Premio de Italia, en sustitución de Gregor Foitek, conduciendo el nuevo Eurobrun. Habrá que esperar que logre clasificarlo, lo que será, sin duda, muy difícil.

● Esta vez no acudió Balestre. La razón es que ya no tiene nada más que contar a la prensa mundial. Entonces, ¿para qué efectuar el desplazamiento?

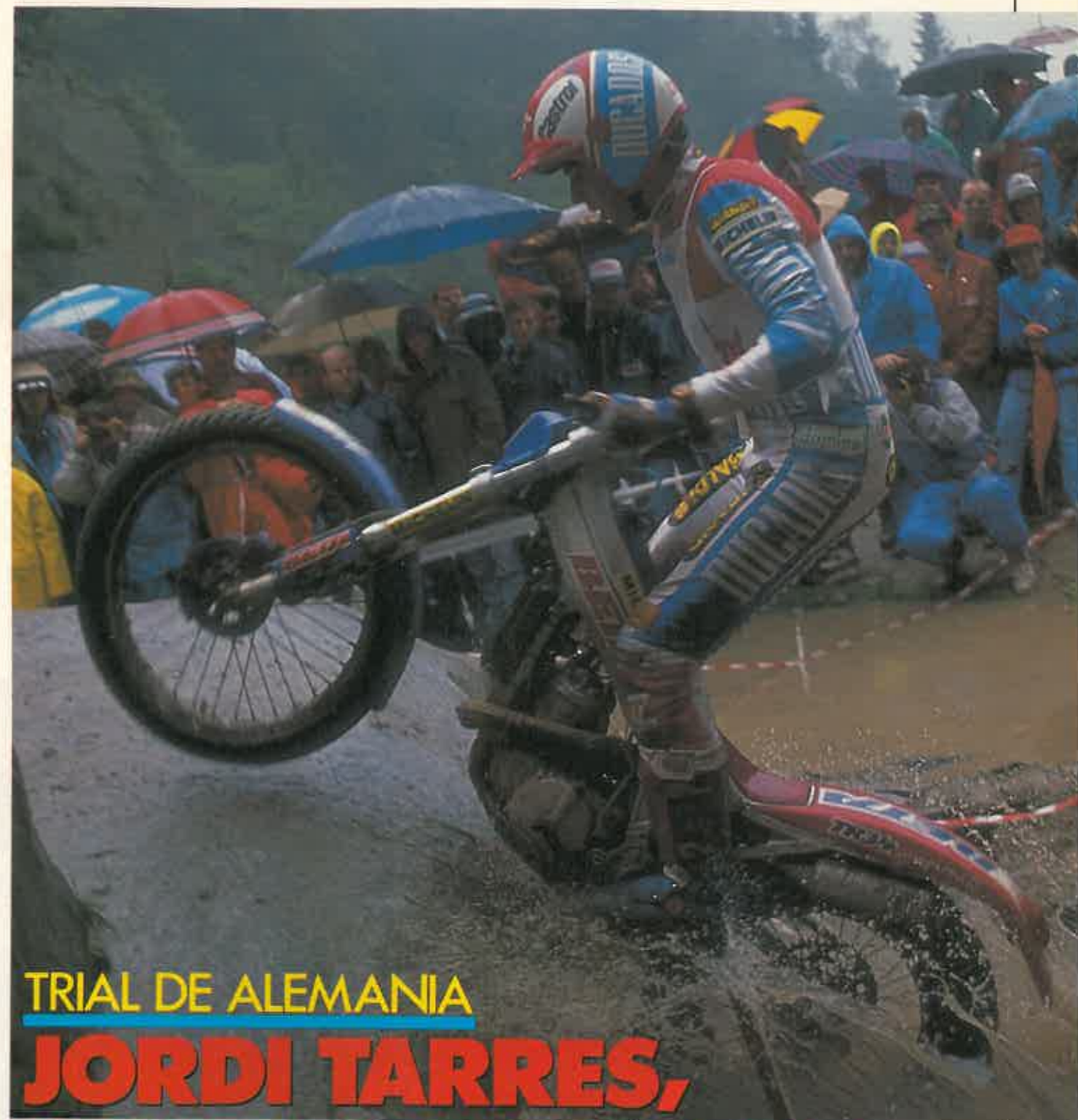
● En la Europa Cup, que se corre sobre los Renault 21 Turbo, se impuso el francés Joel Gouhier. La participación española fue brillante, pero sin suerte. Tomás Saldaña, que había sido el piloto más rápido en la primera sesión de entrenamientos, sufrió un importante accidente en la segunda cuando luchaba por la «pole position» con Sigala. Su coche quedó destrozado, pero él sólo salió con dolor de cuello y alguna magulladura sin importancia. Eduardo de Aysa, por su parte, duró poco en la primera manga, puesto que fue cogido entre dos coches y se le rompió el radiador.



DONINGTON EN BREVE

EL ambiente del circuito de Donington, el más viejo en servicio en las Islas Británicas, es indescriptible. Allí se dan cita los personajes más variopintos y, sobre todo, los grandes monstruos de la competición de pasadas épocas. Sirva como ejemplo este maravilloso Maserati Birdcage del batería de Pink Floyd, Nick Mason. Mason, coleccionista de coches, tiene más de cien ejemplares de los mejores vehículos de competición de la historia.

● Otro personaje curioso era John Nicholson, el famoso motorista que



TRIAL DE ALEMANIA JORDI TARRÉS, EL CUARTO HOMBRE

Enviado especial

Esteban Delgado

CON el triunfo de Jordi Tarrés en el Trial de Alemania se ha acabado de completar el cuarteto de hombres campeones del Mundo del motociclismo español en

esta temporada. De esta forma el piloto de Rellinars recupera el cetro perdido el año pasado en la última prueba en Polonia a manos de su archirrival, el francés Thierry Michaud, con el que ha mantenido otra espectacular confrontación.

Sin embargo, Jordi Tarrés no co-

menzaba exclusivamente bien esta temporada. En las dos primeras pruebas, celebradas en Gran Bretaña e Irlanda, el hombre de Beta tan sólo podía ser sexto y cuarto, respectivamente, con triunfos del inglés Steve Saunders y Michaud. Lo cierto es que el terreno de las dos pruebas insulares no era el más



En el embarrado circuito germano, Jordi Tarrés logró su segundo título mundial de trial.

Un modesto pero eficaz equipo, con el que Tarrés ha logrado en esta temporada nada menos que nueve triunfos.

adecuado para las características de Tarrés: «La verdad es que siempre empiezo mal los campeonatos. No sé la razón. Luego, a medida que pasan las pruebas, voy encontrando el ritmo». En este punto hay que tener en cuenta el hecho de que Tarrés no se encontraba a gusto sobre su antigua moto. Sobre todo después de haber probado, antes de comenzar el campeonato, una nueva Beta, muy evolucionada en la parte técnica; modelo que la estrategia comercial de la marca de Florencia impedía utilizar, debido a la política de disputar el Campeonato del Mundo de Trial con una moto fabricada en serie.

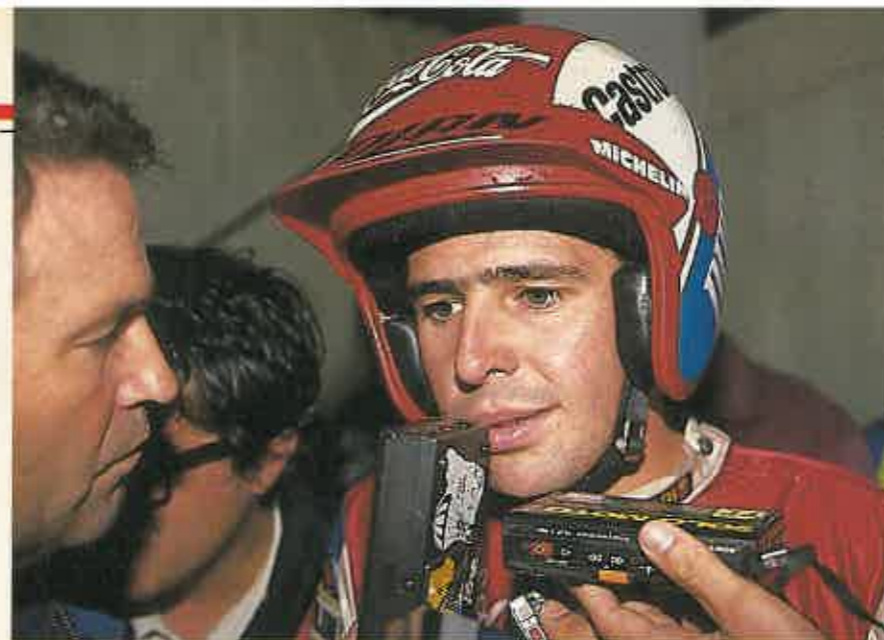
Quizá se tratase simplemente de algo psicológico. Lo cierto es que finalmente Beta decidía romper con su línea habitual y en la tercera prueba del Campeonato, en Italia, Jordi Tarrés se presentaba con la nueva Beta TR34, con chasis en aluminio, que incorporaba el depósito de la gasolina, más ligera y con una mejor distribución de pesos que su predecesora, horquilla invertida y motor refrigerado por agua, amén de ciertas mejoras en el mismo. Con ella Tarrés no daba opción a sus rivales a lo largo de la temporada y aquel primer triunfo iba a tener continuación hasta completar un total de nueve victorias consecutivas. Una auténtica hazaña que iguala, momentáneamente, el récord de victorias en una sola temporada de Thierry Michaud hasta que el próximo fin de semana se dispute la última



prueba en Luxemburgo. «Realmente no sé cómo ha sido posible esto. Si lo piensas fríamente es muy difícil. Primero consigues una, luego ves que llevas tres triunfos y finalmente te preguntas ¿cómo ha sido? Cuando te convences de que es posible sólo falta que te salga bien y entonces tu propia moral y tu rival te hacen ir hacia adelante.» Cuando Jordi Tarrés habla de su

rival se refiere al francés Thierry Michaud. «No es que no tenga más rivales, lo que pasa es que no son tan regulares. En la primera vuelta están delante o muy cerca, pero al final sólo cuenta Thierry.»

Antes de la prueba alemana celebrada en la localidad de Gefrees, junto a las fronteras checoslovaca y alemana oriental, Jordi Tarrés reconocía estar



El nuevo Campeón del mundo fue asediado por los medios informativos. Jordi es el cuarto piloto español que logra un título mundial motociclista.



Junto a su hermano Francesc, nos muestra su impresionante sala de trofeos, en su casa de Rellinars.

UN EQUIPO DE CAMPEONATO

UN campeón de la talla de Jordi Tarrés necesita de unos medios a su misma altura, y basta darse una vuelta por el «paddock» de una prueba del Mundial de Trial para comprobar la organización del equipo que respalda al piloto de Rellinars.

A primera vista destaca el Pegaso Troner de 360 caballos en el que dos tercios de la caja constituyen la vivienda de nuestro campeón y el otro tercio es el taller, que conduce habitualmente su hermano Francesc y en el que habita junto a su cocinero Toni, especialista en paellas, y Pere Oller, su mecánico de confianza.

Junto a los grandes campeones ha habido siempre personajes sin los que nunca hubiera sido posible, o al menos muy difícil, llegar a las más altas cimas. Es éste el caso de Pere Oller, antiguo piloto que en su día creyó ciegamente en las posibilidades de aquel

chico que hacía verdaderas diabluras a los mandos de su bicicleta y que sacrificó en parte su propia carrera. Fue él quien le aconsejaba en las carreras hasta que decidió primero llevarlo como «mochilero» al Mundial, contra la opinión de la propia fábrica Beta, para terminar más tarde el propio Oller como ayudante, consejero y experta mano mecánica del joven Tarrés. De esta forma, después de proclamarse campeón de Europa de Trials en el año 82, Jordi Tarrés dejaba su trabajo de albañil para ser en 1985 undécimo en su primera temporada en el Campeonato del Mundo y tercero en el Nacional, que lograba ganar al año siguiente, ascendiendo hasta la cuarta posición en el Mundial, antes de proclamarse campeón del mundo en 1987. Ahora la historia vuelve a repetirse con un nuevo cetro mundial.

algo presionado por la gran afluencia de medios de comunicación. «Voy un poco presionado, aunque tengo dos oportunidades, y buenas. Si hago segundo o tercero con los veinte puntos que tengo de ventaja sólo tengo que esperar a Luxemburgo. ¡Sólo espero que no me paséis vuestras notas de gastos!»

Tarrés comenzaba, como es habitual en él, a la expectativa y tras la primera vuelta era tercero con 33 puntos, detrás del italiano Diego Bosis, con 28, y de Michaud, con 25, bajo unas condiciones climatológicas impropias de la época que habían puesto el circuito muy difícil debido a la lluvia caída en la zona en estos días. Sin embargo, el de Rellinars realiza una segunda vuelta excepcional, con 18 puntos de penalización, la mitad justamente que el piloto de Fantic que era tercero, por detrás del



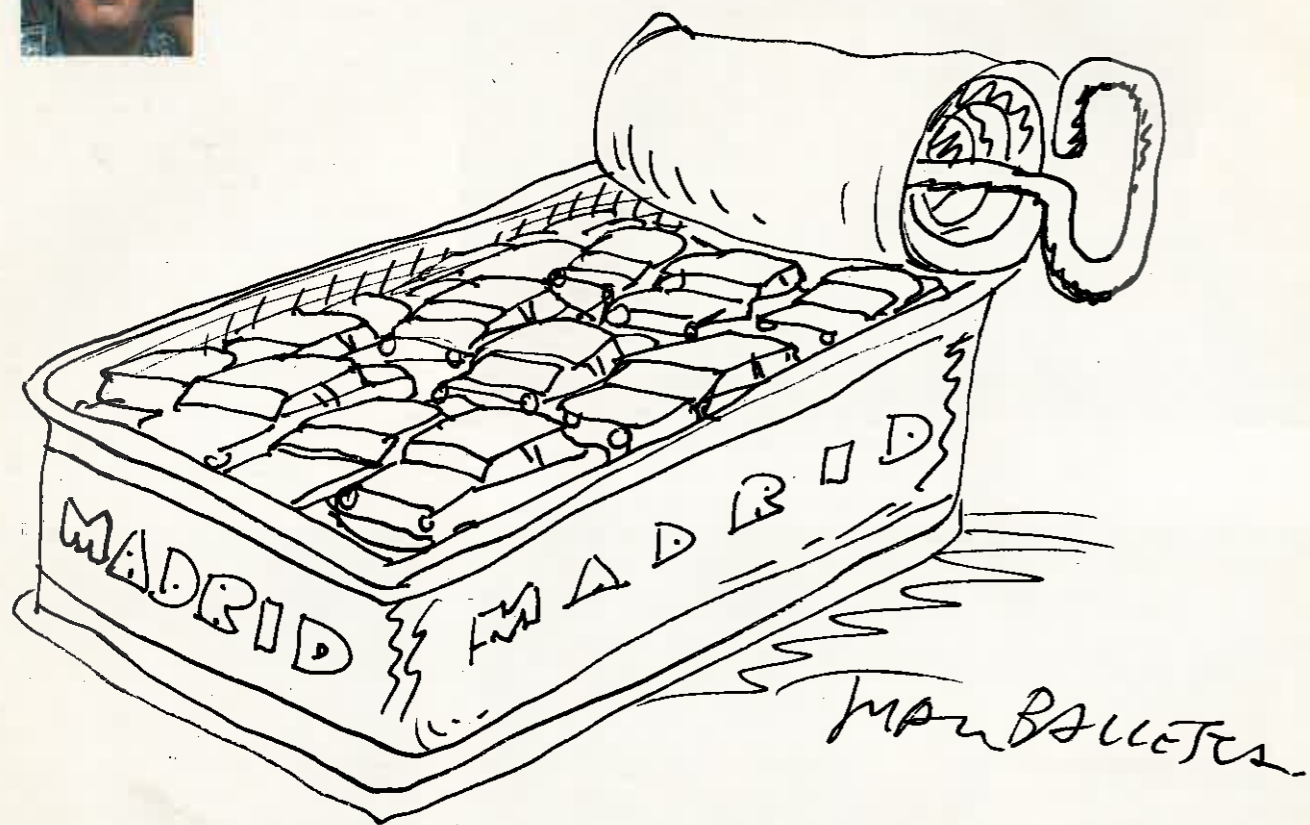
Muchos y muy duros contrincantes ha tenido el catalán en la penúltima prueba del Campeonato del Mundo.

finlandés Ahvala, con 23. «En la primera vuelta he encontrado las zonas muy difíciles y no sabía cómo iban mis rivales toda vez que en sorteo me ha tocado salir muy delante. En la segunda me he dado cuenta de que podía hacerlo mejor y he ido mucho más tranquilo, logrando 18 puntos, lo que creo que es un récord. Finalmente en la tercera he ido manteniendo, procurando no cometer errores, lo que me ha dado la victoria. Este trial ha sido muy duro, porque las zonas estaban marcadas para seco y ha estado lloviendo todo el día.»

Lo cierto es que «el Rey» Tarrés está en otra galaxia. Basta con observarle cuando estudia las zonas. Le basta con echar una mirada para saber sobre qué piedra apoyarse. Tiene mentalidad de ganador, entra en cada zona pensando en el 0, cuando el resto se marca una puntuación con la que se conforma. A los 23 años (que cumplirá el próximo domingo), Jordi Tarrés tiene un gran futuro por delante y quién sabe si lo que hoy han sido nueve triunfos consecutivos dentro de unos años pueden ser títulos mundiales.



BALLESTA



A TODO GAS

Boxes

A pesar de las múltiples polémicas y de un sinnúmero de intereses creados, los nuevos boxes del circuito de Monza son una realidad. Por el momento, se ha logrado terminar sólo la parte inferior del edificio, destinada a hospedar los monoplazas del próximo Gran Premio de Italia. Sin embargo, la planta superior, destinada a sala de prensa y dirección de carrera, se termi-

narará para finales del presente año.

VICTOR López sigue realizando una magnífica temporada en la F-Ford 1.600 inglesa. En la carrera disputada en el circuito de Kirkistow, en Irlanda, después de unas excelentes mangas de entrenamientos, terminó la prueba en octavo lugar tras marcar la vuelta rápida. El lunes siguiente, en Silverstone, consiguió el cuarto lugar final, con Gené séptimo y Arenzana decimotercero.

SIGUIENDO con la F-Ford 1.600, pero en este caso el Campeonato de España, Víctor Cunill ha llegado a un acuerdo con John Village Automotive para disputar las últimas pruebas del campeonato español con la asistencia de este equipo británico, que es el mismo que asiste a Víctor López. Víctor Cunill dispondrá de un chasis Van Diemen RF 89 equipado con un motor Scholar.

MITSUBISHI está en todos los frentes, ya no se conforma sólo con vencer en los raids africanos, también cosecha victorias en el Mundial de Rallyes. Pues bien, tomando como base el Galant VR-4 vencedor en el 1.000 Lagos de Finlandia, va a producir en serie una versión de calle con un motor de 230 caballos.

SUZUKI va a participar en el Rallye de Austra-

lia con un Swift de Gr. A., que impulsado por un motor de 1.300 centímetros cúbicos tiene una potencia de 150 caballos.

LA Federación Francesa de Automovilismo ha confirmado que en 1990 seguirá siendo puntuable para el Mundial de Rallyes el Tour de Corse en vez del Garrigues.

PARECE que en 1990 no va a tener continuidad el binomio Droogmans-Ford, toda vez que el patrocinador del equipo, la marca de lubricantes Fina, va a abandonar el proyecto para pasar a apoyar a otro piloto belga que disponga de un coche con tracción a las cuatro ruedas. Por lo tanto, Droogmans está trabajando para conseguir un coche de este tipo y seguir con Fina.



F. FALLETTI

Ojalá todas las noticias fuesen tan ciertas como ésta.

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

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

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

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

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

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

Por correo usted recibirá el Vale de hotel, canjeable durante un año, y un catálogo de los hoteles incluidos en la promoción. Los Vales son acumulables hasta un máximo de 9 noches.

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

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

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



Baja la inflación

En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

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

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

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

EN LA RED CITROËN

 **Eurocasión**

Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

**REGALO
LAS FICHAS DEL
MOTOR**

VENTAS A PLAZOS: EMPIEZAN LAS PEGAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de septiembre de 1989

Núm. 307 • 275 ptas.

AVANCE

**SALON DE
FRANCFORT**



• **PROTO T
SEAT
A LO GRANDE**
• **PEUGEOT 605
EL ANTI-BMW**



COMPARATIVA

**EL NUEVO RENAULT
Y SUS RIVALES**

• **R-21 TXE** • **MONTEGO 2.0 GSi**
• **VECTRA 2.0i CD** • **SIERRA 2.0i GHIA**
• **PEUGEOT 405 SRi**

**Especial
Maserati**



**800 OFERTAS
DE SEGUNDA
MANO**