

REGALO
LAS FICHAS
DEL MOTOR

AL VOLANTE DEL R-21 QUADRA

SEMANAL
Motor 16
CIRCUITO

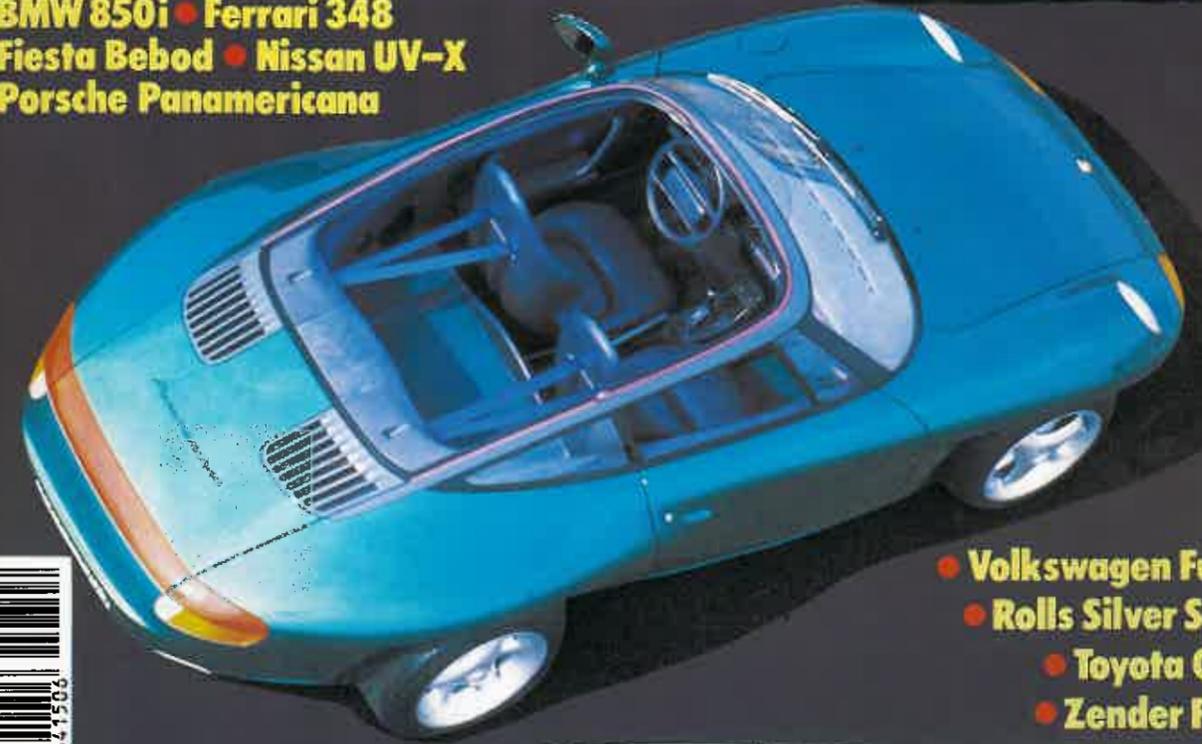
16 de septiembre de 1989

Núm. 308 • 275 ptas.

ULTIMISIMO FRANCFORT



- BMW 850i • Ferrari 348
- Fiesta Bebod • Nissan UV-X
- Porsche Panamericana



- Volkswagen Futura
- Rolls Silver Spur II
- Toyota Celica
- Zender Fact 4



RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS • G.P. DE ITALIA DE F-1

TUS KELME TENIS TRAEN UN REGALO ASI.

Ahora tus nuevas
KELME TENIS
traen una mochila
así. De regalo.

Una mochila
diseñada para que
tus zapatillas estén
siempre en su sitio. Cuando no te las
pongas.



O para que lleves colgado lo
que quieras.

Compruébalo en tu
tienda, hoy mismo.

Esta temporada las
nuevas KELME son
así, todo un regalo.

(Promoción válida
hasta el 30 de
Octubre de 1989.)

FAIR PLAY, RANGER, TOKIO, DIVINE y ZOOM.

KELME 
T E N I S

Ford, como un pulpo

SAAB cumplió hace dos años los cincuenta y Scania hará los cien en 1991. Para entonces, puede que el dragón que simboliza a las dos marcas suecas unidas en una para la fabricación de automóviles, camiones y aviones esté ya junto al óvalo de Ford. Las conversaciones que mantienen las dos marcas pueden llevar a la toma de un paquete mayoritario en Saab por parte de la multinacional norteamericana.

Las negociaciones venían desde hace tiempo. Se llevaban con discreción, pero la caída de las acciones de Saab Scania, que en el primer semestre de este año ha perdido casi quince mil millones de pesetas, llevó a los suecos a hacer público el acuerdo de intenciones sobre el que se discute, a oficializar la noticia para frenar el revés bursátil.

El anuncio ha sorprendido, pero no ha causado estupor. Ford siempre ha alargado sus tentáculos sobre otras marcas, que le puedan proporcionar prestigio y beneficios. Lo intentó hace años con Ferrari y ahora lo ha hecho con Maserati. Pero Italia no se le da bien. Fiat se ha interpuesto siempre, como ocurrió con Alfa Romeo. Su terreno de juego es Gran Bretaña. Aston Martin y AC son la prueba más reciente; Jaguar podría ser la siguiente. Lo cierto es que con Saab hay una historia de amor que data de 1967, cuando los redonditos 96 dejaron los motores de dos

tiempos y empezaron a utilizar el motor V-4 de Ford. Posteriormente Saab recurrió a su propia tecnología y apostó por el turbocompresor antes que nadie. Ahora, si las relaciones se reanudan, los intereses comunes de Ford y Saab tendrán un amplio campo de expansión. Por el momento, Saab presenta en octubre una nueva fábrica y su nuevo motor 2.3-16. La red Ford en Estados Unidos puede ser la plataforma que Scania busca para vender allí sus prestigiosos camiones. En cualquier caso, la idea de Ford es potenciar la imagen de Saab, pero haciéndola rentable.

En eso de la rentabilidad no hay otra marca como Ford, que saca más beneficios que nadie. Sus métodos financieros y de gestión pueden dar la vuelta a la tortilla sueca.

Pero en el fondo de toda esta historia lo que empieza a dibujarse es el futuro mapa de la Europa automovilística. Hace cuatro semanas, Robert Eaton, el presidente de G. M. Europa, declaraba a esta revista que en

los años noventa quedarían cuatro grandes marcas en el firmamento europeo. Esta predicción, que no es nueva, se va cumpliendo en forma de alianzas, participaciones o tomas de poder. Los más pequeños están abocados a integrarse en esos cuatro, o a lo sumo cinco, gigantes.

Alberto Mallo



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
8	AL VOLANTE Renault 21 Quadra
12	AVANCE FRANCORT Porsche Panamericana
14	Toyota Celica
16	Nissan UV-X
22	BMW 850i
25	Rolls Royce gama 90
26	Zender Fact 4
28	Volkswagen (RW-Futura
30	Fiesta «Bebop»



33	MERCADO Tecnología
44	LO ÚLTIMO Coches americanos del 90
50	FRENTE A FRENTE Lancia Thema/Mercedes 190
67	CUENTEROS SU CASO
71	GENTE Lee A. Iacocca
76	OCHO Regata Vuelta al Mundo
81	Vela: Cruceros tres cuartos
84	DEPORTE Rallye Príncipe de Asturias
97	A todo gas
98	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de Sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanova (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha. M.ª Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. 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 Martín 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) 332 25 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Lokes Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Gerente Cataluña: Carmen Domenech.

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

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 268 04 02-03. Fotocomposición: La Página, 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: SGBL. Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



Motor 16/3



PAG. 90: F-1: GRAN PREMIO DE ITALIA

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extrajeros: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesetas.

ACUERDOS

FORD SE APROXIMA A SAAB

LA firma sueca Saab-Scania y la norteamericana Ford Motor han confirmado la existencia de conversaciones dirigidas a suscribir un acuerdo conjunto de cooperación, que bien podría concluir en la toma por parte de Ford de la marca escandinava. Así al menos lo anunciaron la pasada semana directivos de Saab al dar cuenta de los resultados del primer semestre del año, cerrado con un balance negativo de unos 14.800 millones de pesetas.

Las conversaciones, de varios meses ya, son consideradas como «muy serias», aunque directivos de ambas marcas han manifestado su deseo de que «no se especule sobre sus resultados», al tiempo que anunciaban que no habrá ningún otro comentario o anuncio «mientras no se



llegue a alguna conclusión».

El previsible acuerdo es, desde luego, muy bueno para ambas partes. Saab-Scania podría acceder a la tupida red de distribución de Ford, aliviando así su desplome actual en el mercado norteamericano. Al mismo tiempo, al absorber las plantas de camiones pesados en Ford en Norteamérica, la división de este tipo de vehículos suecos, sumamente rentable, tendría una base muy fuerte para expandirse por todo el mundo.

Los coches de gama alta

de Saab llenarían, por otra parte, un vacío en la situación de Ford en el mercado internacional. El segundo fabricante norteamericano de coches lleva un par de años sondeando la compra de un fabricante europeo de coches de lujo, y en diversas ocasiones se rumoreó que se hallaba discutiendo la adquisición parcial o total de Porsche, BMW y Jaguar.

Mientras tanto, Scania está buscando terrenos en España para instalar una fábrica. Los directivos de la marca sueca no quieren quedarse fuera de la lucha que se abrirá en Europa en el segmento de los pesados con el Mercado Único, y de ahí los sondeos en nuestro país. El interés de Scania se centra en encontrar los terrenos idóneos a la vez que las mayores subvenciones posibles según la legislación de incentivos regionales. Hasta el momento se han estudiado posibilidades en diferentes zonas como Andalucía, Galicia y Asturias, y hasta octubre no habrá proyecto definitivo.

M-30

AL FIN, PASARELAS

DESDE hace más de doce años, los usuarios de la madrileña M-30 en su tramo de la Avenida del Manzanares han tenido que asistir a la insólita presencia de tres hermosos semáforos en una vía rápida de circunvalación. Infinitas veces se ha denunciado ese hecho y desde el Ministerio de Obras Públicas se ha comentado



que la ausencia de pasarelas para peatones se debía a un problema de expropiación. Pues bien, el «BOE» publicaba la pasada semana la licitación de tres pasarelas en el citado tramo, con un presupuesto de 170 millones de pesetas y un plazo de ejecución de diez meses.

CONFIRMADO

VOLVO COMPRA CONCESIONARIOS

VOLVO Concesionarios, empresa de capital totalmente español, importadora exclusiva de la gama de vehículos Volvo, ha anunciado haber llegado a un acuerdo preliminar con su representado, el grupo sueco Volvo, para la adquisición por parte de este último del cien por cien de las acciones de la firma hispana, una operación que se encuadra —según fuentes de la empresa— en la creciente importancia del mercado español. Esta noticia fue adelantada en exclusiva hace dos semanas por MOTOR 16 y había sido desmentida. Sin embargo, esta revista ha vuelto a atinar, tal y como ha ocurrido con el paso de Alain Prost a la escudería Ferrari de Fórmula 1.



OPEL

CALIBRA DESCAPOTABLE

CUANDO aún no ha sido presentado oficialmente el Opel Calibra, la versión coupé del Vectra, ya se habla de una posible versión

descapotable de este último modelo de Opel. Este modelo mantendría en líneas generales la carrocería del Calibra con los cambios necesarios para convertirlo en un descapotable.

Tras la relación establecida entre General Motors y Carrozería Bertone para la construcción del Opel Kadett Cabrio, son muchos los rumores que apuntan a que será esta empresa la encargada de la fabricación de este nuevo modelo de la firma Opel. Ya hay incluso una previsión sobre la fecha de su presentación oficial, que será con motivo del Salón de Ginebra o de Francfort en el año 1991.



PUBLICIDAD

ANUNCIOS A JUICIO

LA Unión de Consumidores de España (UCE) va a interponer un procedimiento judicial ante la Administración y los tribunales de Justicia basado en que «la publicidad de muchos automóviles incita a la velocidad excesiva, a la conducción temeraria, a situaciones de peligro u otros usos de conducción de los vehículos que supongan una infracción al Código de la Circulación». Para la UCE esta publicidad supone una infracción grave en materia de defensa para los consumidores y usuarios, según se establece tanto en la Ley del Consumo como en la de Publicidad. Con esta decisión se reaviva una polémica en la que las partes implicadas no terminan de ponerse de acuerdo ya que estos anuncios no encuentran problemas en países vecinos.

FRANCIA

EL IVA BAJA MAS

EN Francia sigue bajando el impuesto sobre el valor añadido (TVA). La primera reducción supuso bajar desde el 33,3 por ciento hasta el 28. Ahora el salto a la baja ha sido menor, pero no por ello menos importante. Con el 25 por ciento de impuesto actual, Francia prepara el camino para la hegemonía europea de 1993, además de potenciar aún más si cabe las ventas en un año que se cerrará con una cifra que es un verdadero récord: más de 2.300.000 unidades vendidas.

ESCORT Y ORION

NUEVAS VERSIONES

EN breve comenzará la comercialización de nuevas versiones de Ford en nuestro país y en concreto de las gamas Escort y Orion. Dentro de la primera de ellas se ofrece una novedad importante, como es la utilización de la carrocería de tres puertas con la motorización de 1,4 litros de cilindrada, pero sin pretensiones verdaderamente deportivas como ocurría en el caso de la versión XR3.

Y también para la gama Escort, y para la de los Orion se ofrece una nueva versión que recibe la denominación Mark II, y que ofrece como elementos



más destacables de su conjunto un buen nivel de equipamiento, mientras que la mecánica es la ya

conocida sobre la base del mismo motor que equipa el Ford Escort de tres puertas, denominado Squash.

AUTOPISTAS

ACESA QUIERE AMPLIAR

AUTOPISTAS Concesionaria Española (Acesa) ha propuesto a la Administración ampliar el número

de carriles de dos de sus tramos, comprometiéndose a financiar la obra y pidiendo a cambio un incremento del precio de los peajes, o la prolongación de la concesión, que expira en el año 2004. La petición de Acesa se refiere a la ampliación de tres a cuatro carriles del tra-

mo Molins de Rei-El Papiol, de cuatro kilómetros de longitud, y de dos a tres carriles del tramo Granollers-Massanet, de 48 kilómetros, todos ellos dentro de la A-7. La propuesta pretende hacer frente en cuatro años a la saturación del tráfico en las horas punta.

Verde y Rojo



● La empresa constructora Laing, encargada de la realización del tramo de autovía Marbella-Estepona, por permitir a sus empleados circular con apisonadoras por las carreteras abiertas al tráfico, con el consiguiente peligro para los usuarios de dichas carreteras.

● A todos nuestros lectores, que han situado a MOTOR 16 como líder indiscutible de las revistas de automóviles. El Estudio General de Medios correspondiente al período mayo-junio nos adjudica 551.000 lectores por número, por delante de «Autopista», con 503.000.

● Con las recientes inundaciones que ha padecido sobre todo la zona costera mediterránea, así como las islas Baleares, ha quedado de manifiesto la falta de previsión del MOPU para este tipo de situaciones, que cada año se cobran nuevas vidas humanas. Ya es hora de que el MOPU empiece a tener previstos unos planes de emergencia como es debido.

● Por una vez, y sin que sirva de precedente, damos un semáforo verde a Televisión Española por el buen tratamiento que está dando al tema del motociclismo a lo largo de toda la temporada. Angel Nieto es acreedor de una parte de este semáforo por sus buenos comentarios sobre el mundo de la moto.

SERIE 5 DE BMW.
LA DEFINICION DEL EXITO.



Con el nivel de individualismo que caracteriza a la marca y la personalidad que cada nuevo proyecto aporta, BMW ha creado otra serie claramente definida.

Por un lado, al hacer compatible un diseño moderno con la representatividad que distingue a gamas como las que lidera la Serie 7 de BMW.

Por otro, al ofrecer la agilidad reconocible en la categoría que representa la Serie 3 con las dimensiones de un automóvil de categoría superior.

Es la Serie 5 de BMW. Una serie de éxitos.

Su línea es el más evidente. Define con precisión el triunfo de la aerodinámica sin renunciar al estilo ni a la

amplitud interior.

Bajo ese perfil, seis motorizaciones de seis cilindros, entre 2 y 3,5 lit., que incluyen una versión turbodiesel, le imprimen el dinamismo de las versiones más deportivas. La prueba es una banda de potencias que alcanza los 315 CV del M5.

Su carrocería de alta rigidez, el

chasis con amortiguadores bitubo de gas a presión, los sistemas ABS y ASC (control automático de la estabilidad), y los frenos más eficaces de la categoría responden con éxito a quienes esperan lo mejor en cuanto a seguridad activa. A ella se suma el propio dinamismo de la serie, respondiendo con la potencia adecuada en cada momento.

En lo que concierne a seguridad pasiva, el diseño y la construcción del habitáculo convierten a cada Serie 5 en una auténtica fortaleza.

La seguridad es también el criterio prioritario de su Check-Control, dispositivo que, en caso de anomalías, dicta las pautas a seguir.

Una tras otra, las características

de la Serie 5 de BMW perfilan una línea maestra. Que explica la razón de su éxito. Que marca el horizonte de la categoría.

Un ejemplo de eficacia al conjugar la exclusividad que define a BMW desde siempre, con el individualismo que aporta a quien busca el placer de conducir bajo el perfil de un líder.



RENAULT 21 CINCO PUERTAS Y QUADRA

EN TODOS LOS FRENTES

Enviado especial

Victor Piccione

TAL y como anticipábamos hace algunas semanas, Renault acaba de presentar su novedad para este otoño, el R-21 de cinco puertas. Esta presentación, que ha tenido lugar en la incomparable geografía de Yemen, ha sido fecunda en novedades, puesto que, además de la nueva carrocería de dos volúmenes, también hacía su aparición la versión de cuatro ruedas motrices denominada Quadra, así como el motor dos litros con la

bandeja. Las dimensiones exteriores son idénticas, salvo la longitud total, que es seis centímetros más corta. Los refuerzos de la carrocería en la parte posterior así como la mayor superficie acristalada suponen un incremento de peso de 25 kilos sobre la versión de cuatro puertas.

Lógicamente, estos nuevos R-21 con cinco puertas incorporan todas las variaciones de la gama de cara a 1990. El morro es más afilado, con un nuevo diseño de los paragolpes y los grupos ópticos. El lanzamiento de este modelo se está reali-

El agreste paisaje de las montañas de Yemen es un marco incomparable para probar el R-21 Quadra.



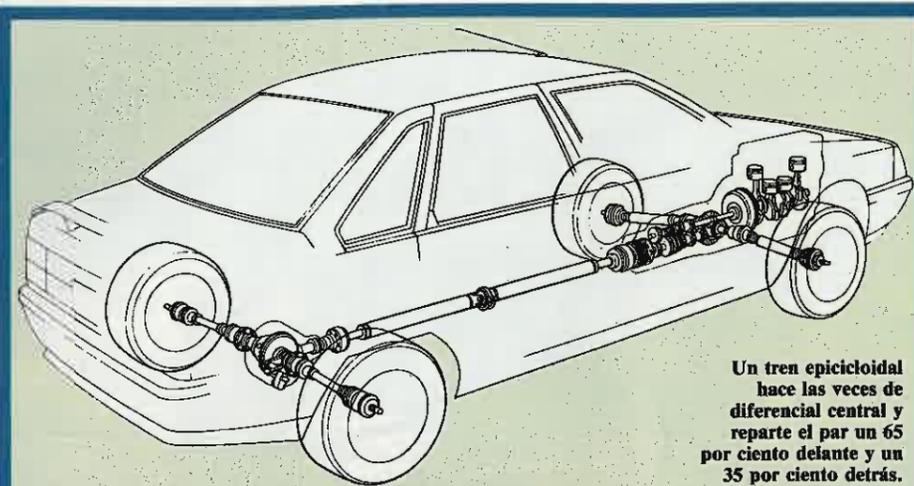
nueva culata de tres válvulas por cilindro.

Básicamente, los nuevos R-21 con cinco puertas mantienen las mismas versiones que los de cuatro puertas, salvo el turbo, que, por cuestiones de imagen, sólo está disponible con carrocería de tres volúmenes. El coche mantiene las mismas cotas de habitabilidad que su homólogo de cuatro puertas, con la diferencia de que el maletero pierde algo de capacidad, aunque gana en funcionalidad al poderse ocupar la totalidad del espacio posterior, una vez abatidos los asientos y retirada la

zando en la actualidad en Francia y está previsto que su comercialización en España comience a finales del próximo mes de octubre, en las mismas versiones que ahora se comercializa el de tres volúmenes. A la vez que se presentaba esta nueva carrocería, también lo hacía la tan esperada versión de cuatro ruedas motrices. El sistema de tracción integral se monta sólo en las versiones TXI, con las dos carrocerías, y Turbo, solo en la carrocería de tres volúmenes.

Para el R-21 los técnicos de Renault han ideado un





Un tren epicicloidal hace las veces de diferencial central y reparte el par un 65 por ciento delante y un 35 por ciento detrás.



La carrocería de cinco puertas está rematada por detrás con un discreto alerón.



Los interiores se mantienen idénticos respecto a las versiones de tres volúmenes.

Todo esto supone un incremento de peso de unos 165 kilos en el TXI y 160 en el Turbo. La caja de cambios del TXI también varía, puesto que se adopta la del turbo, que resiste mejor las nuevas solicitaciones.

En condiciones normales de funcionamiento, el Quadra sigue manteniendo las reacciones clásicas de un tracción delantera, aunque el actual reparto de pesos hace que el coche sea más equilibrado, pero en cuanto se conduce un poco deportivamente o sobre un piso deslizante, se aprecia la firmeza con la que se sujeta el coche. Las versiones Qua-

dra están dotadas de sistema ABS antibloqueo de frenos, que es perfectamente compatible con el sistema de tracción permanente gracias a un detector que advierte al sistema que el coche se mantiene en movimiento. ■

sistema de tracción total permanente bastante racional. De la caja de cambios parte la toma de fuerza que, mediante un tren epicicloidal y un sistema de embrague multiuso en un fluido viscoso, reparte el par en un

65 por ciento sobre el eje delantero y un 35 por ciento en el eje posterior. Gracias al viscoacoplador, fabricado por Steyr, en casos de resbalamiento de alguna de las ruedas, el reparto de par puede variar de cero al cien

por cien hacia el eje que más motricidad tiene. Los diferenciales delantero y trasero son convencionales, pero el trasero tiene un bloqueo neumático que acciona el conductor desde el habitáculo en caso de necesidad.

FICHA TÉCNICA

	R-21 GTS	R-21 TXE automat.	R-21 TXI	R-21 GTD	R-21 Turbo DX	R-21 TXI Quadra	R-21 Turbo Quadra
MOTOR							
Disposición	Del. transversal	Del. longit.	Del. long.	Del. longit.	Del. long.	Del. longit.	Del. longit.
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1 721	1 995	1 995	2.068	2.068	1 995	1 995
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	2	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Carb. doble cuerpo	Iny. electr. mult.	Iny. electr. mult.	Iny. mecánica	Iny. mec. + turb.	Iny. electr. mult.	Iny. electr. + turb.
Compresión	9,5 a 1	10 a 1	9,3 a 1	21,5 a 1	21 a 1	9,3 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	66,5/5 750	86,5/5 500	102/6 000	53/4 500	65/4 250	102/6 000	129/5 200
Par máximo (mkg/rpm)	135/3 000	164/4 500	176/4 300	137/2 250	181/2 000	176/4 300	270/3 000
TRANSMISION							
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Automát., 4 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
FRENOS							
Sistema (del./tras.)	D. V./tambor	D. v./tambor	D. v./d., ABS	D. v./tambor	D. v./tambor ABS	D. v./D., ABS	D. v./D., ABS
RUEDAS							
Llantas (pulgadas)	Chapa, 5,5 B 13	Chapa, 5,5 B 14	Aleación, 6,5 J 15	Chapa, 5,5 B 13	Chapa, 5,5 B 13	Aleación, 6,5 J 15	Aleación, 6,5 J 15
Neumáticos	175-70 R 13-T	185-65R14H	185-55 R 15 V	175-70 R 13-T	175-70 R 13-T	185-55 R 15 V	195-55 R 15 Z
PESOS Y CAPACIDADES							
Peso en orden de marcha (kg)	1 015	1 135	1 155	1 125	1 155	1 305	1 345
CONSUMOS Y PRESTACIONES							
Velocidad máxima (km/h)	185	194	210	170	177	202	222
Acceleración 0-100 m (seg)	10,7	11,1	9,2	14,1	11,8	9,8	7,9
Acceleración 0-100 m (seg)	32,1	32,2	29,9	35,5	33,5	31,3	28,5
CONSUMOS							
A 90 km/h	5,5	6,3	6,5	4,5	5	7,5	7,3
A 120 km/h	7,1	7,5	7,8	5,9	6,7	9	8,8
Ciclo urbano	9,9	10,8	12,2	7,4	8,3	13,5	11,8

CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFÍCIL...



ESCOBILLAS LIMPIAPARABRISAS

Valeo

RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD

La visibilidad al volante es su seguridad. En cualquier situación. Ante cualquier inclemencia.

Las Escobillas Limpiaparabrisas Valeo, por la especial composición de su goma y el exclusivo diseño de su perfil, le garantizan siempre una visión perfecta.



El equipo del Automóvil



Esta semana abre sus puertas el Salón de Francfort para dar la salida al nuevo año automovilístico. Una auténtica legión de novedades serán presentadas en la muestra alemana, con proyectos tan excitantes como el Porsche Panamericana, que prefigura lo que podría ser el concepto 911 del año 2000 o el Zender Fact 4, un biplaza con chasis en fibra de carbono y el motor del Audi V-8 sobrealimentado por dos turbocompresores. Los fuera de serie y los deportivos tendrán una especial importancia en Francfort. Ferrari desvelará el 348 y Rolls Royce hará lo propio con sus modelos de la gama 90, en los que el tradicionalismo se combina con un avanzado sistema de suspensión. Los japoneses darán, como siempre, la medida de su capacidad. Entre los coches de gran serie, el Honda Accord será el más novedoso junto con el Toyota Celica. Este, con una nueva carrocería y un motor de 225 caballos de potencia, que dará pie a una versión de rallye. Los modelos futuristas tampoco faltarán a la cita. Nissan y Volkswagen han desarrollado dos modelos de interesantes soluciones técnicas. También habrá vehículos polivalentes como el Ford Fiesta Bebop, «pick-up» diseñado por Ghia, el carrocerero de la marca. Junto a todos ellos, los BMW 850i, Opel Calibra y Peugeot 605 serán las grandes estrellas de este prestigioso certamen.

Un informe realizado por Carlos Cancela, Alberto Mallo, Andrés Más, Giancarlo Perini y Juan Luis Soto.

PORSCHE PANAMERICANA Evolución controlada

El nacimiento de un nuevo Porsche siempre es un acontecimiento extraordinario, pero lo es aún más, cuando el nuevo modelo marca las líneas maestras de lo que serán los Porsche 911 en los próximos años.

El Panamericana se ha desarrollado con una idea clara, mantener un concepto de momento intocable, el que siempre ha marcado el éxito del modelo, unas líneas maestras que han aguantado el paso del tiempo. Este concepto se ha evolucionado sin violar esos parámetros. Tras este trabajo, dos personas claves, los creadores del BMW Z1 ahora en el equipo de la marca de Stuttgart.

El Panamericana ha sido presentado en una ocasión especial, ya que es un regalo que la marca hace al profesor Dr. «Ferry» Porsche en su 80 cumpleaños. El último Porsche se ha realizado sobre la base del 911 Carrera 4 y, en su construcción, se han utilizado materiales de vanguardia. Así, la carrocería está realizada en fibra de vidrio y carbono y el chasis se ha reforzado.

La creatividad del equipo de diseño se ha puesto de manifiesto en la creación del nuevo Porsche, un trabajo complicado en el que se han tenido en cuenta los rasgos esenciales del Porsche 550 Spider, aquel que se hizo famoso en la carrera Panamericana México.

Un regalo para «Ferry» Porsche, que anticipa lo que será el 911 del mañana.



El Panamericana es un dos plazas con motor situado en la parte trasera y seis cilindros que dan 250 caballos. La tracción es a las cuatro ruedas y las soluciones mecánicas son en general las mismas del Carrera 4, modelo sobre el que se ha realizado este prototipo. Un techo duro desmontable con luna in-

cluida, se apoya en una protección en U, que hace las veces de arco de seguridad; esta protección discurre en disminución de altura hasta la tapa del

motor. Los asientos son de tipo baquet con cinturones de arnés en un habitáculo copiado también del Carrera 4.

La demostración de que el 911 no se ha quedado atrás en cuanto a diseño viene de la mano del Panamericana, una ocasión ideal para jugar con un potencial que también Porsche tiene en cuenta, una muestra de que está preparada para afrontar un futuro cercano en el que existirá sin ningún género de duda un 911 moderno.

Los coches son su vida

El alma de Porsche, el fundador de una marca convertida en mito con modelos codiciados por conductores de todo el mundo, cumple 80 años. El Dr. Ferdinand Porsche, llamado cariñosamente «Ferry», desde pequeño ha dedicado toda su vida al mundo del automóvil. Comenzó su carrera como diseñador de Porsche en Stuttgart. Con once años «Ferry» recibía de su padre un pequeño biplaza con motor de dos cilindros y cuatro tiempos. Ahora, 69 años después, el biplaza ha evolucionado, la marca también.



ULTIMISIMO FRANCFORT

Campeonato del Mundo la lucha va a ser muy dura entre ambos coches, con un potencial muy similar.

Otra novedad que aporta este Celica es la presencia de un diferencial autoblocante en el tren trasero que permite un reparto más eficaz sobre cada rueda en función de las condiciones de marcha y de la carretera por la que se circula.

El Toyota GT Four de la nueva generación estará disponible a partir del mes de octubre en el mercado europeo, mientras que el equipado con el sistema de suspensión activa hidroneumática no comenzará su venta hasta la primavera del próximo año y sólo se hará una primera serie con 300 unidades, mientras que en los planes de Toyota se ha previsto la posibilidad de hacer una segunda serie de esta versión con



El motor de 2 litros con turbocompresor rinde 225 caballos, lo que supone una magnífica potencia específica.

suspensión activa para finales del próximo año.

El Toyota Celica GT Four va claramente destinado al mundo de los rallies. Toyota ha querido realizar un coche capaz de rivalizar con el Lancia Delta Integrale, claro dominador de esta especialidad de los rallies en los últimos años, y para ello cuenta ahora con un perfecto punto de partida. El coche en su versión de grupo A podría comenzar sus ensayos en los próximos meses, mientras que la necesaria homologación por parte de la Federación Internacional podría estar en los primeros meses del próximo año. Si Carlos Sainz continúa en Toyota sería él quien evolucionaría este coche.

Junto a los nuevos Toyota Celica estarán en Francfort, nuevas versiones del Carina, el denominado ED, y del Corona, concretamente el EXiV.



NISSAN UV-X

Esculpir el mañana

El mejor coche de Nissan, el UV-X, se destaca al primer vistazo por su línea. Con un coeficiente de penetración de 0,25, valor increíblemente bajo para una berlina de estas dimensiones, este coche supone la máxima expresión de esta industria nipona. Más de quince empresas de alta tecnología han colaborado con Nissan a la hora de realizarlo, siendo su objetivo principal proporcionar a sus ocupantes una habitabilidad y una funcionalidad realmente óptimas.

La mecánica no ha ido a la zaga de este alarde estilístico. Un motor de cuatro cilindros, doble árbol de levas en cabeza y dotado de dieciséis válvulas, propulsa al nuevo Nissan hasta alcanzar unos escalofriantes 230 km/h, habitualmente reservados a motorizaciones de más cubicaje.

Pero, volviendo al conjunto, la prioridad de Nissan ha sido proporcionar el máximo confort a sus ocupantes en todos los sentidos. No hay más que asomarme al interior del habitáculo para ver la perfección con la que ha

El nuevo motor de Nissan cubica dos litros, está realizado en aluminio y dispone de 16 válvulas. Permite al UV-X alcanzar 230 kilómetros por hora.



Todos los mandos están integrados en el volante o en las protuberancias del salpicadero.



sido diseñado. Cuatro plazas estudiadas anatómicamente ocupan un espacio sobredimensionado a base de «inflar» las elegantes líneas de la carrocería, consiguiendo un armonioso conjunto de suaves curvas. Así, la aerodinámica exterior y la habitabilidad interior se conjugan para conseguir uno de los resultados más notables de la ingeniería automovilística.

Por otro lado, las suspensiones han sido muy trabajadas con el objetivo de conseguir una estabilidad óptima tanto en línea recta como en curvas, siempre con la premisa de evitar a los pasajeros



el sufrir rebotes o reacciones violentas. Un sistema de barras actúan endureciendo o disminuyendo la acción de los amortiguadores a medida que el vehículo encuentra las situaciones diversas que la carretera impone.

Este deseo de servir al hombre ha sido llevado hasta el más mínimo detalle. El conductor se encuentra delante de unos instrumentos ergonómicos al cien por cien en los que todos los mandos están integrados en el volante o en las protuberancias del salpicadero, todos ellos al alcance de los dedos, que no tendrán que abandonar el guiado del vehículo para accionarlos. La información necesaria para circular en el año 2000 nos viene dada por unas pantallas de cristal líquido; una de ellas, escamoteable, contiene el plano de nuestro recorrido que, en un futuro, irá conectado al centro de control de tráfico.

El techo es solar y está dividido en tres paneles cuya apertura puede con-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
N.º de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Árbol de levas	2 en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica ECCS
Compresión	10:1
Tipo de carburante	Gasolina
Potencia máxima	150/6.400
Par máximo (mkg/rpm)	18,5/4.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática, 4 velocidades
FRENOS	
Sistema	Discos vent./Discos+ABS
RUEDAS	
Llantas	6 J1 x 15
Neumáticos	205/55 ZR 15
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Velocidad máxima (km/h)	238

jugarse para conseguir descapotar el coche a voluntad. Su material posee el efecto cromático de oscurecerse a medida que recibe mayor cantidad de luz. En la apertura del maletero el montante trasero se desplaza hacia abajo dejando la bandeja accesible.

Bajo el corto capó se halla el nuevo motor, situado en posición transversal y muy encima del eje de las ruedas delanteras, para conseguir la mayor neutralidad cuando el coche esté en movimiento. Este cuatro cilindros realizado en aluminio consigue sus notables prestaciones gracias a una óptima respiración proporcionada por sus dieciséis válvulas y no por una gran cilindrada. Además, está alimentado por una precisa inyección electrónica que facilita una reacción muy uniforme en todo régimen de giro. Esta suavidad de funcionamiento se continúa mediante una transmisión automática de cuatro marchas y un diferencial viscoso, haciendo de la marcha del Nissan UV-X un sofisticado y agradable placer.



La novedad de Ferrari para el Salón de Francfort es este 348. Los 300 caballos de su motor le permiten superar los 275 kilómetros por hora

FERRARI 348

Nivel diez

Los datos avanzados por Ferrari referentes a los nuevos 348 TB y 348 TS que se presentan en Francfort, les sitúan al máximo nivel. Con este modelo, la marca italiana ha conseguido

mejorar ampliamente los rendimientos del 328, no sólo en prestaciones puras sino también en comportamiento. Según los datos oficiales, la velocidad máxima debe superar los 275 kilómetros por hora, una cifra que puede parecer algo optimista. No menos espectacular es la aceleración, con 25 segundos escasos para cubrir el kilómetro con salida parada.

El 348 se caracteriza por su caja de cambio dispuesta en posición transversal. Tiene las suspensiones del Mondial T y un motor de mayor cilindrada que el empleado en los 328, que ronda los 90 caballos/litro de potencia específica. Con una longitud total de 4,23 metros, su aspecto es tan espectacular como las anteriores creaciones de Pininfarina para la marca italiana.

El Ferrari 348 va a dar pie en un futuro a un modelo más evolucionado y de carácter aún más deportivo. Se distinguirá por la utilización de un motor de dos litros de cilindrada, sobrealimentado por dos turbocompresores. Para conseguir una mayor adecuación a su espíritu deportivo se adoptarán frenos de mayor tamaño y un interior al estilo del F40 que le distinguirán de su predecesor el 348.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Disposición	Posterior, longitudinal
N.º de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	3.405
Diámetro por carrera (mm.)	85 x 75
Árbol de levas	4, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	4
Alimentación	Inyección
Compresión	10,4:1
Potencia máxima (CV/rpm)	300/7.200
Par máximo (mkg/rpm)	33/4.200
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades
FRENOS	
Sistema	Discos ventilados con ABS
RUEDAS	
Neumáticos delanteros	215/50 ZR 17
Neumáticos traseros	255/50 ZR 17
PESO	
Peso en orden de marcha (kg)	1.393
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Velocidad máxima (km/h)	Más de 275
Aceleración 0-100 km/h (seg.)	5,6
Aceleración 0-1.000 m (seg.)	24,7
Consumo (l): A 90 km/h	7,7
A 120 km/h	9,9



DOS EN LA CARRETERA.

En camino, con un futuro en común hacia nuevos horizontes. De superación, de armonía, de perfección. Un camino en el que, a medida que se avanza, se siente más y más el placer de la compañía del car-audio JVC.

Extraíble. Controles electrónicos para volumen, balance, graves, agudos y fader. Sintonía digital HS (alta sensibilidad). Iluminación en 2 colores (ámbar o verde). Mecanismo de cassette Key-on/Key-off.



JVC
JVC ESPAÑA S.A.



Desde 1.580.000 pts
(P.V.P. recomendado)

Volkswagen Jetta: El coche que nunca se le quedará pequeño.

A grandes problemas, grandes soluciones. Si su problema es el equipaje, se acabó el tener que ingeniárselas para conseguir meterlo todo en su coche. Volkswagen se lo soluciona con un maletero de 550 litros.

Y si su problema son las incomodidades de los viajes largos en familia, olvídelas. La solución de Volkswagen

es un coche con un espacio vital para que usted y sus acompañantes se acomoden a sus anchas.

Por eso, si estaba buscando un coche con soluciones, bienvenido al Jetta. Todo un Volkswagen al que no sólo le sobra espacio sino que le sobra potencia para cargar con lo que haga falta. Para algo está equipado

con una mecánica que no se le quedará corta ni en los adelantamientos rápidos. Incluso en la versión Turbodiesel, que une todas las ventajas del diesel y las prestaciones y reprise del turbo.

Y todo ello con un consumo y un mantenimiento tan racionales como económicos. Porque nuestros inge-

nieros saben que no basta con su gran espacio, confort y prestigio. Hace falta la tecnología que ha hecho de la mecánica Volkswagen un mito para convertir al Jetta en lo que es. Un coche a lo grande.

Justo a su medida.

Jetta CL y CL Plus: 1,6 l. 75 cv. 165 km/h
Jetta CL y CL Plus: 1,8 l. 90 cv. 176 km/h (*)
Jetta CL.D Diesel: 1,6 l. 54 cv. 146 km/h

Jetta CL-TD Turbodiesel y CL-TD Plus: 1,6 l. 70 cv. 158 km/h

Jetta GT: 1,8 l. 112 cv. 189 km/h

Equipamiento de serie: (*) Sistema de frenos en diagonal. Servofreno y regulador de frenada. Parabrisas laminado. Faros halógenos. Piloto antiniebla trasero. Espejo retrovisor exterior izquierdo regulable desde el interior. Molduras protectoras laterales. Vierteaguas integrado en techo. Cristales tintados. Llantas 5 1/2 J x 13 con neumáticos 175/70 SR 13. Tapicería Velours. Cuentarrevoluciones y reloj digital. Cinturones de seguridad regulables en altura.

Equipamiento opcional: Llantas de aleación. Techo corredizo. Faros antiniebla. ABS. Dirección asistida. Aire acondicionado. Cierre centralizado (*). Elevalunas eléctrico (*).
(*) De serie en versiones PLUS y GT.

En su concesionario Volkswagen/Audi.



Volkswagen
Jetta

Primero apoyas la parte delantera. Luego contacta el talón. A continuación haces un sprint. Subes a la red. Después te desplazas lateralmente. El tenis es una verdadera

**ACCEPT
NO
LIMITS.**

prueba de esfuerzo para tus pies. Pero las zapatillas NIKE-AIR pueden ayudarte a superarlo. En la suela intermedia, bajo el talón, se incorpora el NIKE-AIR; el mejor sis-



tema de amortiguación que existe. Después de cada pisada, de cada servicio, las NIKE-AIR vuelven a su forma original, sin perder calidad de amortiguación. Esto significa

**NIKE
AIR**

poder jugar al tenis más tiempo, de una manera más agresiva y cómoda. ¿Suena a demasiado bonito para ser verdad?. Una vez que las pruebas, no aceptarás límites.

**ESTE CLUB
NO ACEPTA
LÍMITES.**

Porque, en él, sus socios tendrán ventajas y privilegios exclusivos a los que, de otra forma, no se puede acceder. El NIKE SPORT CLUB te acercará al apasionante mundo NIKE. Un club donde podrás obtener artículos especiales de NIKE, así como la máxima información sobre todas nuestras actividades y productos.



Y además, tendrás la oportunidad de conocer a los deportistas más destacados del mundo, viviendo la espectacularidad del deporte americano. Sólo podrás entrar en el NIKE SPORT CLUB a través de un AUTHORIZED DEALER, únicos establecimientos autorizados por el distribuidor NIKE (Oregón, USA). Este club no acepta límites. Tú, tampoco. Infórmate.

NIKE

AVANCE FRANCFORT

ROLLS-ROYCE GAMA 90

Concesión al futuro

La adopción de una «suspensión inteligente» y unos nuevos interiores son las novedades que la inimitable marca británica presenta en sus modelos Silver Spirit II, Silver Spur II y Corniche III. Con el «Automatic Ride Control», primera concesión a las nuevas tecnología cibernéticas, los afortunados clientes pueden regular a voluntad el tarado de la amortiguación en tres posiciones: «comfort», «normal» o «sport», según las necesidades y siem-

pre bajo la vigilante supervisión del ordenador. Esta verdadera revolución en la más tradicional de las marcas, no se evidencia sin embargo en el exterior y las señoriales líneas sólo se han visto alteradas por unas nuevas llantas de aleación. En el interior del habitáculo la osadía ha ido más lejos y el histórico salpicadero ha sido rediseñado, sin perder la nobleza de sus materiales «of course», modificando componentes de tanta solera como el volante o la ubicación de la llave de contacto, invariada desde el momento en que Henry Royce la diseñó.



Las líneas exteriores de la nueva gama Rolls-Royce tan sólo se han visto modificadas en los anagramas y las llantas de aleación.



Llegaron los tiempos modernos con el salpicadero rediseñado y nuevos mandos electrónicos.



ZENDER FACT 4

Desafío al viento

ZENDER, dueño y señor de los proyectos más espectaculares de las técnicas más sofisticadas, ha sorprendido de nuevo.

Zender ha ganado otra vez una batalla al viento, siempre un obstáculo a la hora de arañar unos segundos al cronómetro. Pero también se ha adelantado en el tiempo desafiando las normas, rompiendo los esquemas habituales de fabricación. El Fact 4 emplea soluciones hasta ahora nunca aplicadas a un vehículo de calle, en esa carrera contra reloj en la que los nuevos materiales tienen tanto que decir. Fibra de carbono y kevlar, materiales más relacionados con la industria aeronáutica o la competición, forman ahora parte del Fact 4.

De fibra de carbono se ha realizado el chasis monocasco, un chasis derivado de la Fórmula 1, en cuanto a materiales se refiere, muy resistente a la torsión y con poco peso. Para conseguir un conjunto a la altura de sus otras creaciones, Zender ha recurrido a la base mecánica del Audi V-8, un motor prodigioso de 250 caballos pero con una ligera diferencia. El Fact 4 tenía que ser mucho más potente, por lo que se encargó al preparador de competición de Audi, Lehman, una evolución razonable que alcanzase las expectativas de la marca. El resultado fue más que satisfactorio, pues Lehman adaptó dos turbos con sus correspondientes intercambiadores de calor y logró 448 caballos, es decir incrementó la fuerza en casi 200 caballos. Tras esta potencia se esconden, como es de suponer, unas cifras escalofriantes, unas prestaciones de susto. Más de 300 kilómetros por hora de velocidad máxima y de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,3 segundos



Al motor V8 de Audi se le han añadido dos turbocompresores. La potencia de este impresionante motor es ahora de 448 caballos.



Las puertas se abren como en los otros modelos realizados hasta el momento. El conjunto general es impresionante, los faros por vez primera no están escondidos.



Los asientos tipo baquet son calentables e incorporan cinturones de arnés. El interior es funcional, casi como un modelo de competición.

ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

MOTOR	Trasero longitudinal
Disposición	8 en V
Nº de cilindros	3.562
Cilindrada (c.c.)	Uno en cabeza por fila de cilindros
Árbol de levas	4
Nº de válvulas/cilindro	Inyecc. elec. y doble árbol + intercooler
Alimentación	9,3 a 1
Compresión	448 a 6.500
Potencia máxima (CV/rpm)	54 a 4.000
Par máximo (mlg/rpm)	
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	ZF manual, 5 velocidades
FRENOS	
Sistema	Discos ventilados a las 4 ruedas
BUEDAS	
Llantas	Aleación 10x17 del y 12x17 del.
Neumáticos	245/40 ZR 17 del y 235/35 ZR 17 del.
PESO	
Peso en orden de marcha (kg)	1.110
CHASIS	Monocasco con soportes de suspensión reforzados. Carrocería en fibra de carbono y aramida.
CONSUMOS Y PRESTACIONES	
Velocidad máxima (km/h)	Más de 300
Acceleración 0-100 km/h	4,3



son una muestra del gran poder desentendido por semejante derroche mecánico.

Adaptar una carrocería que no desentone con un chasis al nivel de un Fórmula 1 y con un motor de estas características no es fácil, pero en Zender son especialistas en este sentido y la experiencia en preparaciones y equipos aerodinámicos ha facilitado la labor. También en su diseño se ha recurrido a fibras especiales como la aramida y la misma fibra de carbono. Con esto se ha conseguido un reducido peso del conjunto que alcanza los 1.110 kilogramos. Como ejemplo basta decir que cada puerta pesa solamente tres kilogramos y que la carrocería entera, 55 kg. El cristal delantero está laminado y tintado, pero las ventanillas late-

rales y la trasera son de plástico, aunque no por ello se ha eliminado el control eléctrico de las primeras.

Otra particularidad del Fact 4 es su suspensión electrohidráulica. Este sistema además de regular los amortiguadores automáticamente según el tipo de conducción y las características de terreno, puede subir la carrocería 30 milímetros para superficies irregulares, entradas de garaje o siempre que los elementos aerodinámicos estén expuestos a una rotura.

La transmisión se le ha encomendado, como en otras ocasiones, a una ZF de cinco relaciones con un embrague de doble disco asistido hidráulicamente. Un deportivo de 448 caballos y más de 300 kilómetros por hora de velocidad máxima necesita un buen sistema de frenos que responda a las exigencias del conductor. En el Fact 4 se han sobredimensionado los discos ventilados que montan en las cuatro ruedas, además se ha utilizado el sistema Girling de



El Fact 4 es el octavo modelo de Zender. La carrocería va firmada con el logotipo.

competición, perfecto para un vehículo de este nivel. Para asegurar un perfecto agarre, el último deportivo de Zender no se anda por las ramas y va provisto de unos neumáticos Pirelli P ZERO de generosas dimensiones. Los depósitos de combustible están situados en los laterales por separado y con una capacidad de 50 litros cada uno. Estos dificultan ligeramente la entrada a un habitáculo funcional en el que destacan los asientos de cuero tipo «baquet», con cinturones de arnés.

El Fact 4, como los anteriores modelos de Zender, es una demostración de poder, de imaginación y de tecnología, un escaparate de lo que una empresa dedicada a fabricar kits aerodinámicos es capaz de hacer. Pero también es un producto inaccesible al público, pues Zender no tiene previsto de momento su producción, por lo menos a gran escala. Incluso una serie limitada requeriría un servicio mínimo de asistencia, algo para lo que la empresa no está de momento preparada. Así la exclusividad del producto está asegurada. Sin duda un buen reclamo publicitario que además planta cara a marcas como Ferrari o Lamborghini.

VOLKSWAGEN IRW-FUTURA

El Golf del 2000

UNOS sensores miden la fuerza lateral del viento y los obstáculos de la calzada. Las cuatro ruedas directrices corrigen automáticamente la trayectoria, mientras que la distancia respecto a los demás vehículos se mantiene dentro de los márgenes de seguridad gracias a este «radar» de a bordo. Así actuarán los coches dentro de diez o quince años según nos muestra el IRW-Futura.

La revolucionaria dirección desarrollada por la marca de la triple V hace girar las cuatro ruedas simultánea y complementariamente, consiguiéndose una óptima maniobrabilidad. Ni qué decir tiene que aparcar este coche de tres metros y medio se convierte en un juego de niños al ser guiados literalmente por su cerebro electrónico.

La espectacular línea del IRW-Futura está configurada por un concepto «one-box-design». Realizada en una nueva fibra de vidrio, sus virtudes son la ligereza y ser sumamente aislante, reduciendo la diferencia de calor entre el exterior y el interior hasta a un 60 por



La caja monocasco se transforma en descapotable.

ciento. Esta configuración modular adopta puertas practicables hacia arriba de amplísimas ventanas y un portón trasero. Todos ellos son extraíbles, permitiendo la transformación en un atractivo descapotado para el ocio.

El equipamiento informático interviene en multitud de funciones. Así un antibloqueo de frenos EBS se suma a la asistencia en la dirección, asimismo electrónica, y sustituye a los que serán dentro de poco caducos sistemas hi-

dráulicos, más caros y más pesados.

Por supuesto, el motor no se encuentra discriminado por este alarde de tecnología vanguardista. Se trata de un diesel de 1,7 litros de cubaje alimentado por una nueva bomba de inyección directa y un compresor G. Rinde una potencia de 82 caballos. Aunque esta cifra pueda parecer modesta, el IRW-Futura consigue una velocidad máxima de 185 kilómetros por hora, con buenos registros de aceleración y



Así será el futuro en el siglo XX.

unos consumos medios de tan sólo seis litros a los cien kilómetros.

El conductor del futuro verá detrás de su volante algo muy parecido al panel de instrumentación del prototipo de Volkswagen. Se trata de una pantalla de cristal líquido donde se diagrama toda la información posible. Con la instalación de una radio RDS dispondrá además de datos sobre la navegación, localización del vehículo o densidades de tráfico.

FIESTA «BEBOP»

Espacio al ocio

La utilización del automóvil durante las horas de ocio está cada vez más generalizada. No es difícil encontrar por las carreteras un vehículo arrastrando motos de trial, cargando con una tabla de windsurf, una bicicleta o un kart.

Ford demuestra en Francfort lo que por medio de Ghia, su carrocerero habitual, es capaz de hacer con el nuevo Fiesta. El resultado es el Bebop, un «Pick-up» pensado para aprovechar aún más el tiempo libre, un vehículo basado en un nuevo concepto denominado RUS (Recreational Vehicles) y en el que la base principal es responder al máximo durante el tiempo de ocio.

El Bebop (que en realidad es un ritmo de jazz) es muy llamativo, pues ha sido pintado de una forma muy especial, colores vivos y degradados espectaculares. También llama la atención una carrocería totalmente rediseñada que ha permitido disponer de una gran superficie de carga, además de un ha-

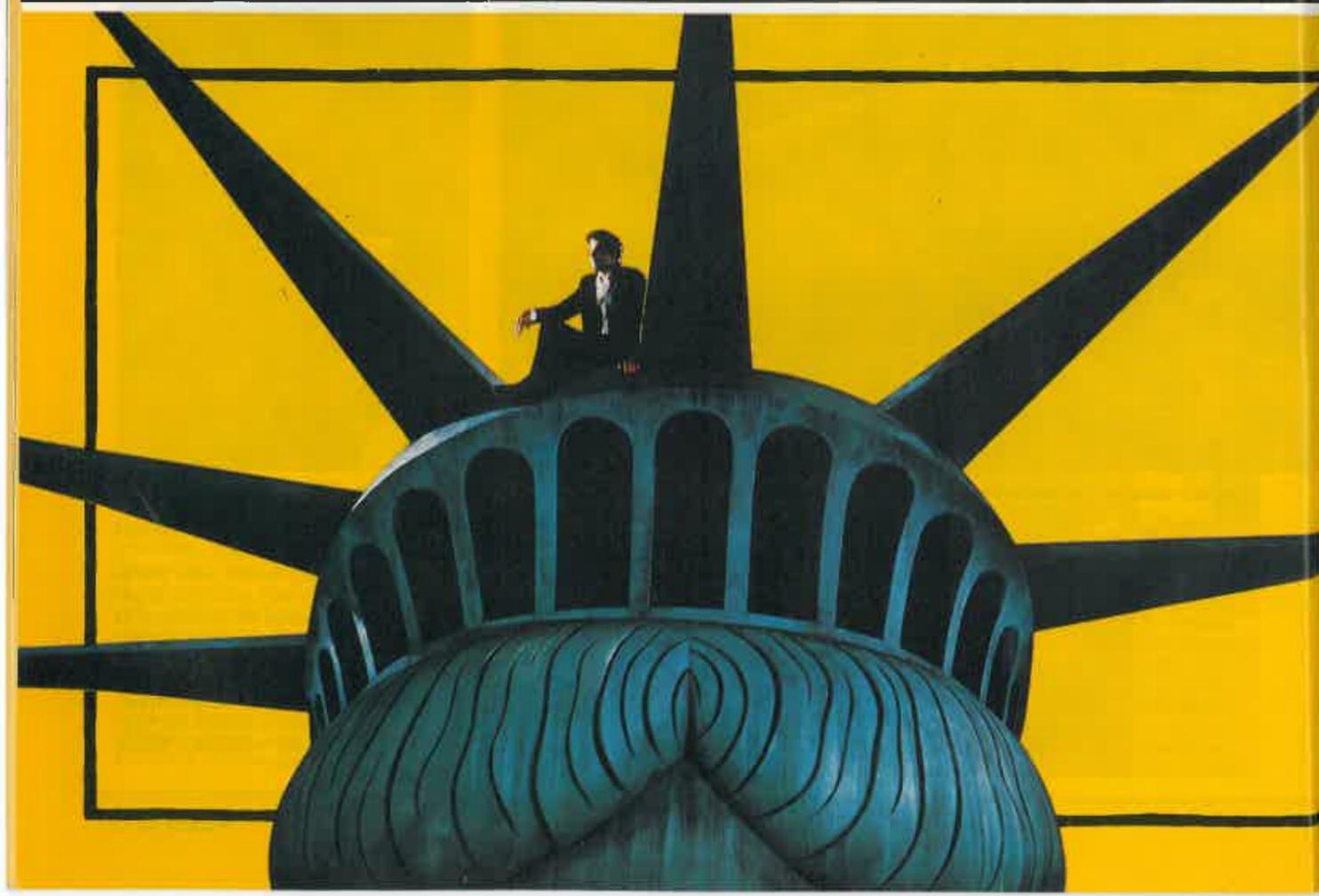


El nuevo Ford Fiesta se presta a todo, incluso a ser convertido en un «pick-up». El trabajo ha sido realizado por el carrocerero Ghia de Turin.

bitáculo confortable para dos personas. Los asientos están firmados por Recaro y están tapizados a juego con la carrocería, mientras que tanto el volante como el pomo de la palanca de cambios están forrados en piel. La carrocería está totalmente protegida por molduras en goma en color blanco y cuenta con un equipo aerodinámico tipo Rs, que resalta el carácter exclusivo del modelo. A los habituales faros del Fiesta se han añadido en este caso dos proyectores de largo alcance empotrados en el spoiler delantero y dos peculiares y aerodinámicos pilotos de posición en el techo, uno de ellos desmontable para su utilización como foco.

El espacio reservado a carga está debidamente reforzado, además de protegido por dos barras tubulares. Opcionalmente el Bebop también se ofrece con una cabina cerrada que se acopla a la perfección mediante un sistema eléctrico.

Por el momento, y hasta que el Salón de Francfort no cierre sus puertas, no se tiene una idea clara sobre el futuro del Bebop, lo que sí parece cierto es la realización de una serie limitada si la respuesta del público es buena.



Dale la vuelta al mundo.
Enrólate con Cutty Sark.



CUTTY SARK
SCOTS WHISKY



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

+ 22 Grandes Premios de Moto ganados con MICHELIN



El futuro del automóvil COCHES CON MAS PLASTICO

ESTAN ya muy lejos aquellos coches en los que todo el cuadro de instrumentos era de una magnífica madera y sólo quedan algunos restos de aquella época. Hoy en día los coches llevan el panel de instrumentos de materia plástica, pero de este mismo tipo de material se fabrican otra gran cantidad de piezas del automóvil, y no sólo en lo que a su aspecto exterior se refiere, sino también, lo que es más importante, en muchos elementos mecánicos.

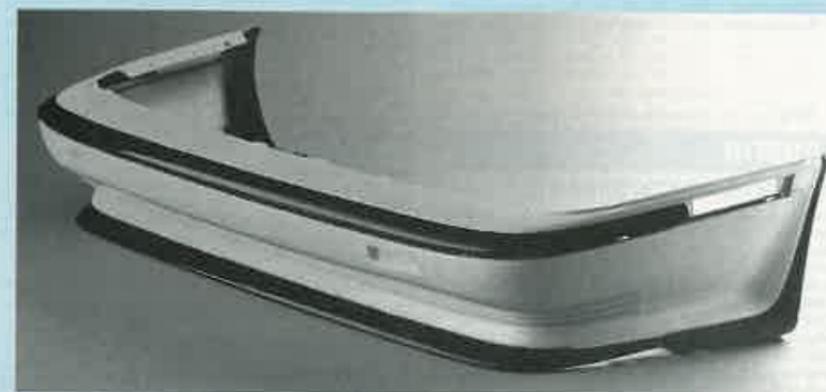
La realidad es que plástico es una palabra demasiado genérica para definir el complicado material que de una manera un poco más científica podemos denominar polímero. Pero tenemos que tener en cuenta que polímero es también un término muy genérico, aunque menos despectivo que el de plástico, en el que se ven incluidos diversos tipos de materiales con características muy diferentes.

Como ejemplo baste señalar un cuadro de instrumentos convencional de un automóvil. Existe una zona bastante compacta y opaca, otra transparente que permite la visión de los distintos elementos que lo componen. Incluso la información de algunos de estos cuadros de instrumentos se transmite mediante fibra óptica, que no es otra cosa que un policarbonato, o más vulgarmente un plástico transparente capaz



por ciento del peso total del vehículo. El coche del año 2000 llevará el doble de plástico que el de 1989.

Uno de los aspectos en los que se trabaja intensamente en la actualidad es en el de las fibras ópticas, terreno en el que se han logrado algunas mejoras importantes sobre todo en lo que concierne a su resistencia a la temperatura. Pero la fibra óptica no sirve sólo para transmitir la luz. Se trata de transmitir órdenes a través de ella, evitando de esta manera los ya clásicos cables de cobre. De esta manera los elementos eléctricos tales como el sistema antibloqueo de frenos, las luces, el motor que mue-



de transmitir la luz. Y muchos otros plásticos de características muy diferentes entre sí.

En la actualidad se puede hacer una pequeña estadística sobre el empleo de los plásticos. En un coche de peso medio en torno a los mil kilogramos, la cantidad de polímeros empleados es de cien kilogramos. Hablando siempre en términos generales se puede decir que una décima parte de un vehículo fabricado en 1989 es de plástico. Si miramos un poco al futuro, para el año 2000 los técnicos calculan que la cantidad de plástico se situará entre un 15 y un 20

ve el asiento y tantos y tantos otros sistemas eléctricos reciben la información sobre su funcionamiento a través de la fibra óptica. Y la diferencia de peso entre la fibra óptica y el cobre es muy grande, lo que repercutirá también en una reducción del consumo.

Pero no es éste el único campo en el que se está trabajando en estos momentos con los plásticos en su aplicación a la industria del automóvil. Grandes empresas de la industria química invierten fuertes cantidades de dinero en investigación de nuevos polímeros y en la mejora de los actuales.

EL POLIPROPILENO, A DEBATE

EL próximo mes de noviembre se va a celebrar una conferencia internacional en la que se debatirá el futuro del polipropileno. Con más de 30 años en el mercado europeo, el propileno se ha convertido en un auténtico comodín de la industria química y ofrece todavía grandes posibilidades de crecimiento y desarrollo. En dos mesas redondas se debatirán, por un lado, el futuro técnico del polipropileno y, por otro, la situación económica y las perspectivas de este sector de la industria. Esta interesante reunión tendrá lugar los próximos días 9 y 10 de noviembre en el Hotel Castellana de Madrid y participarán en ella técnicos venidos de todos los lugares del mundo.

International Conference

Polypropylene - the way ahead



MOTOS

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

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

APRILIA

AP1 Replica	124	104.900
Tuning Wind	124	106.850
Med Race	124	144.950

BENELLI

125 S	124,8	249.119
100 6/VT	100	612.700
300 6/VT	300	1.104.587

BETA

TR-2 16	49	169.500*
TR-34 50	49	219.500*
TR-34	390	349.500*

BIMOTA

DB 1 Strada	746	2.209.888
DB 1-S	746	2.484.412
VB 5	1.188	2.119.180

BMW

R-65	650	1.015.223
R-80	748	1.115.223
R-80 GS	748	1.170.223
R-80 RT	748	1.336.923
R-100 GS	997	1.135.223
K-75 T	740	1.235.724
K-75 C	740	1.265.724
K-75	740	1.260.223
K-75 S Special	740	1.485.223
K-100	997	1.495.223
K-100 RS	997	1.769.099
K-100 RS Style	997	1.805.223
K-100 RT	997	1.790.223
K-100 LT	997	1.835.223

CAGIVA

Ala azulera 350	349	643.563
Alert Electra 125	123,1	339.233
Bloes 125	124,6	470.725
Cocis 80	74	378.279
Cruiser 125	124,6	470.595
Elegant 350	349,2	712.500
Elegant 750	748	1.192.237
Freccia C 12 125,89	124,6	679.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.670
Tamoco 125	124,6	535.360

DERBI

Variant California	48,7	99.970
Variant SLX America	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport C/	49,9	121.950
Start 49 DS	49,9	151.950
Start 49 DS C/	49,9	157.950
Start 49 World Cham.	49,9	150.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FDX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Indiano 550	349	877.688
Indiano 650	350	937.190
Paso 750	748,1	1.202.590
Paso 900	1000	1.384.130
750 Sport	748	1.230.590

FANTIC

Tender to 50	40	135.500
Kazia 75	75	219.500
Osai 75	75	245.500

GAC

Cady	49,9	82.800
Cady LL/A	49,9	89.800
Onix	49,9	95.800
Onix II	49,9	105.800
AV-90	49,9	94.300
SP 96-R	49,9	96.200
D-55 Cross	49,9	114.500
D-55 E	49,9	106.500

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

GARELLI

Team Motic	40	119.388
Team Bielastic	49	134.971
Team Bielastic ES	49	147.072
Farmaco Road	49	178.390
GTA 2 F/D ES	124,8	373.736
GTA 3 F/D ES	124,8	383.100
Team XL2	124,8	426.919
Sinet 80	74	375.000

HARLEY-DAVI-

XLH Sportster 888	883	1.180.447
XLH Sportster 883 Hugga	883	1.232.090
XLH Sportster 1.200	1.199	1.413.501
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springer Softail	1.340	2.162.001
FLH Electra Glide Sport	1.340	1.944.822
FLHCT Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

HONDA

PXR 50	49	157.900
SH 75	74	229.900
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	298.000
NSR 75 II	74	318.000
MTX 75	74	291.000
CRM 75	74	305.000
CG 125	123	298.000
XL 125 PD	123	350.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	445.000
NS 125 F	123	448.000
NS 125 R	123	488.000
NSR 125 R	123	490.000
CRM 125 R	123	550.000
XL 200 R	194	490.000
XLX 350	347	599.000
CB 450 N	447	699.000
XL 600 V88	593	1.029.000
XL 600 V88	593	979.000
NX 650	647	950.000
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	899.000
CBR 600 F	598	1.215.000
CBR 600	598	899.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000' 88	998	1.580.000
CBR 1000' 88	998	1.680.000
GL 1500	1.520	2.990.000

HUSQVARNA

VWH 125	124,0	821.707
VWH 250	240	798.007
WR 250	246	990.000*
WR 430	430	811.034
WR 430	430	795.307*
TE 391 4T	403	877.111*
TE 391 4T	403	811.034*

ITALJET

Buoto	40	119.950
Victory	40	138.950
Winner	40	149.950
Tiffany	49	124.950
Coyote Grand	40	109.950
Pack-3	40	194.950

JAWA

350 Twin Sport	343,0	399.970
----------------	-------	---------

JJ-COBAS

TA Minarelli 80	73,6	850.000*
TA Husco 80	73,9	1.050.000*
TR1 MBA 125 Mono	124	1.750.000*
TR2 125 Mono	124	1.850.000*
JC-2 KTM 250	228,8	891.000*
JC-3 KTM 250	228,8	1.350.000*
JV-4 Yamaha 250	240	1.400.000*
TR-3 Rotax 250	250	2.550.000*

KAWASAKI

Z-400 F-2	399	689.000
KLR 650 Tanga	648	884.000

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

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	569.500*
250 MX	239,6	675.500*
500* MX	485	703.500*
GS 80	78,7	448.300*
GS 125 MXC	124,8	594.500*
GS 250 MXC	239,6	906.500*
GS 350 MXC	345	808.500*
GS 4T MXC	485	899.000*
80 MXC	78,7	422.300*
250 MXC	239,6	678.500*
350 MXC	345	881.500*
500* MXC	485	699.500*
600* 4T	552,9	777.500*

LAMBRETTA

200	196	245.390
-----	-----	---------

LAVERDA

LR Uno 125	122,6	343.077
------------	-------	---------

MECATECNO

Mini 4"	43,7	117.980
Mini 6"	43,7	123.980
Huracan	49,9	123.980
Chic	49,9	121.980
Dragonfly	325,0	430.000

MERLIN

DG-2T*	47,6	187.600
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG-7 125	124,6	324.800
DG 3 50 FUS E-1*	346,8	467.520
DG 3 50 FUS E-1 mat.	346,8	663.255
DG 3 50 '88 Lejeune*	346,8	505.120
DG 3 50 '88 Lejeune mat.	346,8	619.760
DG 3 50 Cresta	346,8	504.734
Nomada 500 4T	452	849.205

MONTESA

Cota 125	124,9	234.320
Cota 304*	227,5	343.440
Cota 304	227,5	429.400
Cota 301*	227,5	381.400
Cota 301	227,5	477.200
Cota 206*	227,5	390.000
Cota 206	227,5	476.000
Enduro 300 H-75	348,0	990.000

MORINI

KJ 125	124	238.960
Kangaroo 250	344,1	619.250
Escalator 250	344,1	620.100
Caravel 301	301	748.800
Escalator 301	301	675.800

MOTO GUZZI

V-65	643,4	832.049
V-85 c	643,4	912.734
V-85 TT/NTX	643,4	986.890
V-85 Lario	643,4	969.570
V-85 Florida	643,4	935.049
V-85 Florida c/extras	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
La Mans 1000	948,8	1.113.615
1000 California II	948,8	1.326.986

MZ

ETZ 250	242,7	280.000
ETZ 250 c/whisker	242,9	399.000

PEUGEOT

Vogue Eco	—	85.749
Vogue Super	—	95.771
103 ZT-E	49	84.877
103 MYVE	49	94.992
KLR 650 Tanga*	—	91.990

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

RIEJU

SC 80 LE	79,6	219.900
SCL 75	—	216.482
Sprint N	49,6	106.844
Sprint A/E	49,6	126.556
RV 50	49,9	169.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermarathon 4v F/D/M	49	146.600
Supermarathon 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	240.912
Marathon 74 k-6	74,6	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.320

SUZUKI

Mini PA	48	112.900
Mini PAD	48	115.900
Mini EL	48	138.900
Monza L	48	153.900
Lido Vario	73	219.900
TS 125 X	124	409.500
RG 125 Gamma	123	409.800
GS 450 S	448	690.000
GS 500 E	487	709.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 600 Djebel	599	800.000
DR 750 Big	727	899.000
GSX		

AMERICANOS DEL 90

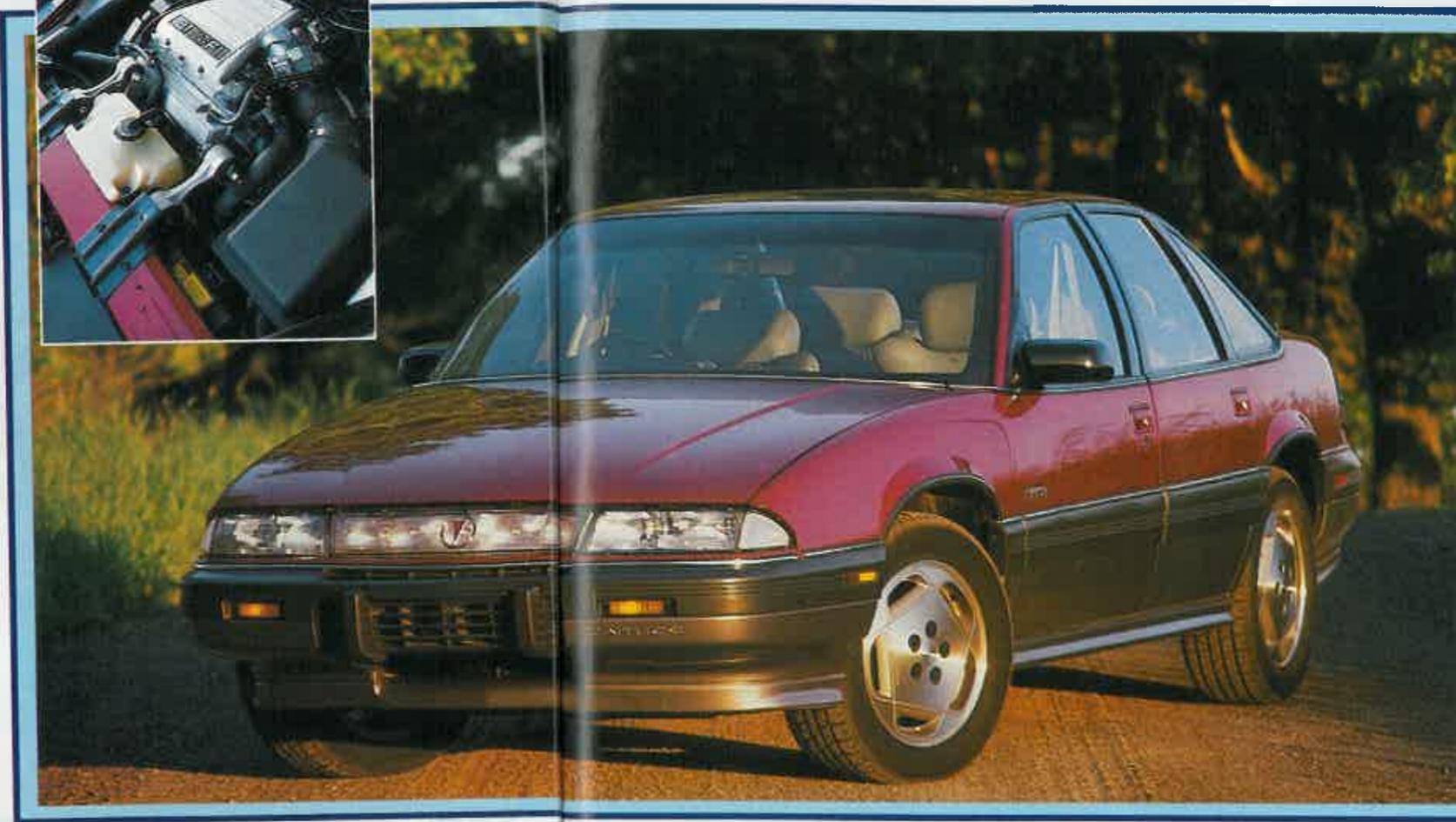
NUEVA DIMENSION

YA está disponible la gama 90 de los principales fabricantes norteamericanos de automóviles. En concreto, los que ahora han sido presentados son los nuevos modelos de General Motors, a través de sus marcas Oldsmobile, Chevrolet y Pontiac, así como con la recientemente creada Geo, en la que se incluyen todos los modelos importados de Japón, como los de Ford, que por el momento se centran en nuevas versiones sobre el lujoso Lincoln Continental.

Dentro de General Motors, que es la que más novedades ha presentado hasta ahora en sus gamas para el año 1990, cabe destacar la presencia de la marca Geo, creada hace sólo unos meses, y que se encarga de la importación regularizada en los Estados Unidos de vehículos de origen japonés construidos por Isuzu o Suzuki. Y también con este nombre se conocen los vehículos construidos en San Francisco como fruto de los acuerdos entre la propia General Motors y Toyota.

Los vehículos de tipo «mini-van» están plenamente de moda en los Estados Unidos, con una previsión de ventas para estos coches para el próximo año de un millón de unidades. Por ello, la propia General Motors, a través de sus marcas Chevrolet, Pontiac y Oldsmobile, ofrece versiones encuadradas en este segmento de coches, del que el representante en Europa es el Renault Espace.

Nuestro nuevo corresponsal en Estados Unidos **John Lamm**, que sustituye al fallecido Charles Proche, nos informa sobre estas novedades en este primer artículo para MOTOR 16.



PONTIAC GRAND PRIX

Renovación obligada

Uno de los modelos de Pontiac que más éxito ha tenido a lo largo de los últimos años ha sido el denominado 6.000 STE. Ahora se ha cambiado este modelo, ya algo anticuado, por el nuevo Grand Prix en su versión de cuatro puertas. Su carrocería ha sido realizada en base a la de un vehículo de tipo coupé. En su interior aparece un equipamiento muy completo, en el que se incluyen cierre centralizado, elevallas eléctricas y una completa computadora de viaje. Además, como motorización de serie un seis cilindros en V que proporciona 140 caballos, y opcional se ofrece una versión turbo de este mismo motor con 205 caballos. La caja es de serie manual, y opcionalmente automática.

OLDSMOBILE CUTLASS CONVERTIBLE

Descapotable americano

Dentro de la familia de los Oldsmobile, la novedad más importante que ofrece esta gama 90 es la presencia del Cutlass Convertible. Si el pasado año comenzaba a montarse un nuevo chasis, el GM-10, para el Cutlass, ahora se ha comenzado a ofrecer esta versión convertible con el empleo del mismo chasis que tan buen rendimiento ha dado en la versión cubierta. Se trata de una versión con una barra antivuelco en el centro del habitáculo que aporta seguridad y rigidez. Su motor cuenta con una potencia de 135 caballos.



OLDSMOBILE TROFEO

Extraña deportividad

No son en ningún caso comparables los tipos de coches europeos y americanos por las diferentes mentalidades de sus usuarios. Pero éste es un caso muy especial de la diferencia entre ambos mercados tan próximos y al mismo tiempo tan distantes. Un coche de tipo deportivo en Europa es un vehículo con unas prestaciones muy buenas y con unas dimensiones bastante reducidas. Este Trofeo, que es un típico ejemplo de deportivo americano, es un coche que supera la barrera de los cinco metros de longitud, y cuyo motor, de ocho



cilindros en V, proporciona tan sólo 165 caballos, más que suficientes para las velocidades limitadas

existentes en Estados Unidos, pero que se quedarían muy cortos para rodar deprisa por una autopista alemana.

“Es tiempo de cambiar”




J'hayber

PONTIAC TRANSPORT,
CHEVROLET LUMINA
APV, OLDSMOBILE
SILHOUETTE

Los «Mini-Van»

El mercado de los pequeños «van» está en pleno auge en los Estados Unidos con esa previsión que apunta al millón de unidades vendidas en un año. Por ello, General Motors tiene para ofrecer en este segmento un vehículo con carrocería construida con paneles de plástico pegados y que ofrece distintas versiones y con diferentes marcas en función únicamente de su equipamiento. En los tres modelos que ofrece GM el motor es un seis cilindros en V que proporciona 135 caballos, con caja de cambios automática. Pero lo mejor de todos estos mini-van es el interior, de gran amplitud y con posibilidad para transportar hasta siete pasajeros con gran comodidad, con buena iluminación y con el aire acondicionado como elemento de serie.



GEO STORM Isuzu importado

Dentro de la familia de los denominados Geo, el último llegado es el Geo Storm, que en la denominación con la que se conoce en Europa es el Isuzu Impulse. Se trata de un coche que entra de lleno en el segmento de los pequeños coupé y cuenta con un coeficiente aerodinámico, Cx, de 0,31. Como buen coche japonés, incorpora unos magníficos asientos que sujetan perfectamente el cuerpo en todo tipo de circunstancias y una

instrumentación muy completa. En lo que a su mecánica se refiere existen dos versiones bien diferenciadas, una de 1,6

litros de cilindrada y 95 caballos, existiendo otra más deportiva, denominada GSi de 125 caballos con el empleo del

mismo grupo motriz con una culata de cuatro válvulas por cilindro. Cambio manual o automático.



**CHEVROLET
BERETTA GTZ**

**Hacia
Europa**

Este último modelo de la marca Chevrolet está a mitad de camino entre los coches europeos y los americanos. De estos últimos conserva su carrocería y sus grandes dimensiones, mientras que de los europeos tiene una planta motriz de nueva generación y de un buen rendimiento.

Con sólo 2,3 litros de cilindrada y gracias al empleo de una culata de cuatro válvulas por cilindro, se obtiene una potencia de 180 caballos. Equipa de serie una caja manual de cinco velocidades desarrollada por Getrag en Alemania, mientras que la construcción se realiza en los Estados Unidos. Para ganar en aspecto deportivo se han montado spoiler y alerón trasero de generosas dimensiones. Velocidad máxima: más de 215 kilómetros por hora.



**LINCOLN
CONTINENTAL**

**30.000 dólares
tienen la culpa**

El Lincoln Continental es una constante fuente de ingresos para Ford. El usuario de un coche de este tipo no busca

cambiar por otro tipo de coche, y por ello ahora Ford ofrece una nueva versión, actualizada y mejorada de este modelo, que lleva muchos años ya en el mercado.

Entre las novedades que cabe señalar en la versión 90 es la incorporación de amortiguadores de gas, empleados en el mercado

americano tan sólo para los vehículos deportivos. Su planta motriz es de 8 cilindros en V y cinco litros de cilindrada que proporcionan una potencia total de 150 caballos. Por supuesto, el coche lleva la caja de cambios de tipo automático. Y el precio, dependiendo de las

diferentes opciones instaladas en el coche, oscila entre los 28.000 y los 32.000 dólares, aproximadamente. Y si transformamos esta cifra en pesetas, nos encontraremos con que debemos pagar por este coche algo más de tres millones y medio de pesetas.



**Parece
increíble que una
pieza tan pequeña marque
tan grandes diferencias.**

Correas y
mangueras



Líder mundial en calidad e innovación.

Avda. de la Riera, 3-5. Apartado 7. 08960 SANT JUST DESVERN (Barcelona).
Telf.: 93 - 371 17 00. Tlx.: 51334 VULC E. Fax: 93 - 371 24 25



FRENTE A FRENTE

LANCIA THEMA 8.32 CONTRA MERCEDES 190 16V

EL MOTOR ES LA CLAVE

El primer semestre del año enriqueció la oferta de berlinas de altas prestaciones del mercado español con la llegada de las nuevas versiones del Lancia Thema 8.32 y el Mercedes 190/16 válvulas. En ambos casos se trata de revisiones de los anteriores, gracias a las cuales ambos coches mejoran su comportamiento en carretera.

LANCIA THEMA 8.32

VIRTUDES

- Motor potente
- Buen comportamiento
- Confort de suspensión

DEFECTOS

- Asientos duros
- Reposacabezas traseros
- Alumbrado de cruce

PRECIO EN LA CALLE:
7.868.683 ptas.

MERCEDES 190 16V

VIRTUDES

- Comportamiento
- Rendimiento del motor
- Equipamiento

DEFECTOS

- Habitabilidad reducida
- Volante grande
- Plazas traseras

PRECIO EN LA CALLE:
7.086.104 ptas.



DATOS DE COMPRA

LANCIA. Importador: Fiat Hispania, S.A. Paseo de La Habana, 18. Teléfono: (91) 250 82 00. Red de postventa: 234 puntos de asistencia. Garantía: un año en piezas y mano de obra.
 MERCEDES. Importador: Mercedes Benz España, S.A. C/ Ortega y Gasset, 22. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 90. Red de postventa: 92 puntos de asistencia en España. Garantía: un año, sin límite de kilómetros.

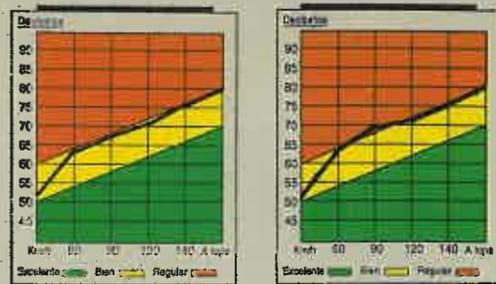
FICHA TÉCNICA

	LANCIA THEMA 8.32	MERCEDES 190 2.5/16
MOTOR		
Disposición	Del transversal	Del longitudinal
N.º de cilindros	8, en V	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.927	2.490
N.º apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	2 por bancada	2 en culata
N.º de válvulas/cilindro	4	4
Alimentación	Inyec electrónica	Inyec. elec.-mec
Compresión	10,5 a 1	9,7 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Potencia máxima (CV/rpm)	215/6.750	204/6.750
Par máximo (mkg/rpm)	29/4.500	24/5.250
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	9,9/14,5/21,4	9,3/15,2/21,7
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	28,7/35,1	30,5/38,5
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,25
Diámetro de giro (m)	10,6	10,6
FRENOS		
Sistema	Dis. vent./dis. ABS	Dis. vent. ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Indp. amort. elec.	Ind. tipo multibrazo
RUEDAS		
Llantas (pulgadas) (d/t)	6x15	7x15
Neumáticos	205/55 VR 15	205/55 ZR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	1.400	1.300
Capacidad depósito (l)	70	70

PRESTACIONES

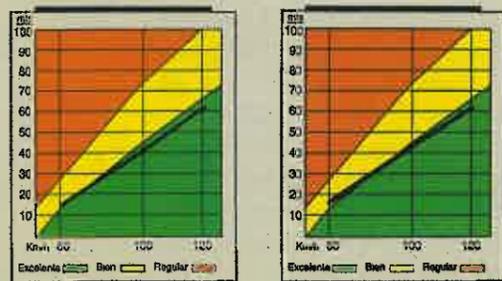
	LANCIA	MERCEDES
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	236,0	234,8
ACELERACIÓN		
400 m salida parada	15,7	15,7
1.000 m salida parada	28,1	28,3
De 0 a 100 km/h	7,7	7,9
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	17,4	17,8
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,4	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	31,3	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	35,6	36,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	8,0	8,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª	11,1	12,6

SONORIDAD



LANCIA. Al ralentí: 52,2. A 60 km/h: 64,7. A 90 km/h: 68,2. A 120 km/h: 70,1. A 140 km/h: 75,3. A 180,1.
MERCEDES. Al ralentí: 50,9. A 60 km/h: 64,8. A 90 km/h: 69,7. A 120 km/h: 71,8. A 140 km/h: 75,2. A tope: 80,8.
 Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

LANCIA. A 60 km/h: 15,8. A 100 km/h: 42,3. A 120 km/h: 61,0.
MERCEDES. A 60 km/h: 15,6. A 100 km/h: 42,1. A 120 km/h: 60,2.

CONSUMO

	l/100 km	
	LANCIA	MERCEDES
CIUDAD		
A 29,1 km/h de promedio	16,1	16,2
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	8,3	8,2
En conducción rápida	16,9	14,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	10,8	9,1
A 140 km/h de cruceo	12,3	10,4
A 180 km/h de cruceo	17,0	14,7
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	13,2	13,1
Capacidad depósito comb (l)	70	70
Autonomía media (km)	480	480

EQUIPAMIENTO

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



El Lancia ha recibido tan sólo retoques estéticos en su carrocería; el motor y el cambio siguen invariados. Se trata del 3 litros de Ferrari de aspecto tan sugestivo como efectivo es su rendimiento.



Prácticamente igual que su antecesor en cuanto a línea se refiere, el 190 recibe un motor profundamente revisado y que pasa a ser un 2,5 litros con veinte caballos más, sobre todo constatables a bajo régimen.

LOS dos coches son el exponente de sus respectivas gamas y equipan motores muy potentes fabricados directamente o con intervención de marcas involucradas en la Fórmula 1, como es el caso de Ferrari y de Cosworth. Son berlinas de cuatro puertas, con un equipamiento muy completo que cuestan entre siete y ocho millones de pesetas, perfectamente comparables, por tanto, aunque, en versiones más económicas, el Thema y el 190 correspondan a diferente segmento.

Con respecto a sus antecesores, el Thema 8.32 recibe algunos retoques estéticos que afectan principalmente a los faros delanteros. Mecánicamente, el nuevo 8.32 aporta mejoras en los frenos y sobre todo un control electrónico de la dureza de los amortiguadores. Motor y cambio, por contra, no sufren variación.

En el caso del Mercedes los retoques estéticos son de índole menor. En cambio el motor ha sido objeto de una profunda revisión, pasando de 2,3 a 2,5 litros, obteniendo un aumento de potencia

de casi veinte caballos. También se retocaron las geometrías de suspensión introduciendo un dispositivo opcional que permite que la altura al suelo pueda disminuir cuando se rueda a alta velocidad.

OCHO FRENTE A CUATRO

Entrando ya en el detalle, bajo el capó del Lancia se aloja el motor V-8 Ferrari, con una cilindrada de 3 litros. Con este motor, la famosa marca italiana ha conseguido la mayor potencia para tal cilindrada. Es un motor que tira desde muy bajas revoluciones pres-tándose por tanto muy bien sea a una conducción tranquila y relajada como a una rápida y en estilo deportivo. Pese a que la aerodinámica del Thema es algo menos fina que la del Mercedes, la mayor potencia del motor Ferrari le permite ser ligeramente más rápido que su rival alemán. Esa escasa diferencia de resultados se mantiene también en las aceleraciones, pero en cambio se abulta cuando se comparan las cifras de recuperación. En este caso, la me-

nor cilindrada que implica una menor potencia, así como la elección de unas relaciones de cambio más largas en el coche alemán que en el italiano, son causa de esta diferencia. De todas formas, hay que poner de relieve el excelente rendimiento del nuevo cuatro cilindros de Mercedes que no sólo gana 19 caballos de potencia con respecto a la versión anterior, sino que mejora en forma importante la respuesta a bajo régimen. La prueba es que, como decíamos, consigue mantener el tipo frente al muy potente motor de Ferrari, consumiendo algo menos gracias a su menor cilindrada.

La insonorización es buena en ambos coches, en los que el fabricante ha querido que se escuchara, aunque sin llegar a molestar, el ronroneo del motor. Al respecto debemos añadir que el bramido del motor Ferrari resulta más melodioso que el más bronco de la mecánica Mercedes.

Dicho que las relaciones de cambio son más adecuadas en el Lancia, sobre el manejo del cambio hay que decir que es excelente en ambos, sea por preci-

LE ESPERAMOS

1989 INDUTRANS

DEL 7 AL 11 DE OCTUBRE '89

SALON INTERNACIONAL DEL VEHICULO INDUSTRIAL, TODO TERRENO Y TRANSPORTE
VALENCIA (ESPAÑA)

ICEX

COMUNIDAD VALENCIANA
CONSEJO REGULADOR DE INDUSTRIAS, COMERCIO Y TURISMO

IBERIA

Avda. de las Ferias, s/n. - Valencia - Apartado de Correos: 476 - Tel. (96) 386.11.00 - Telex 62435 Feria E - Telefax: 363.61.11 - Telegrafo: FERIARIO

FRENTE A FRENTE



Como corresponde a un coche de su categoría, el Thema recibe lo mejor de la casa en cuanto a acabado. El salpicadero está realizado en madera y los relojes son de estilo deportivo, la consola central recibe el mando de la suspensión activa.



El 190 E 2.5 16 mantiene el diseño clásico de Mercedes en su interior. El volante en este caso queda algo sobredimensionado dado el carácter del coche. En cuanto al equipo, nada que objetar, es todo lo completo que pudiéramos exigir.



Los asientos de nuevo diseño están tapizados en cuero, esto los hace más calurosos que los de Alcántara. El habitáculo resulta muy cómodo y espacioso para los ocupantes.

La posición de conducción en el Mercedes es muy buena pero el asiento de dos plazas trasero dispone de un espacio algo reducido para los pasajeros además de adolecer de apoyacabezas.

sión como por suavidad y sincronización de las marchas.

Una vez en marcha, el comportamiento de ambos coches es muy bueno, pero se pueden establecer diferencias. El Lancia es tracción delantera, lo que implica una conducción más fácil sobre todo cuando el estado de la carretera se hace difícil, sea por lluvia, agua, barro o nieve. Sin embargo, y pese a la nueva suspensión activa —realmente se trata de un control electrónico de la du-

reza de los amortiguadores con dos programas— resulta más pesado de llevar, menos ágil que el Mercedes cuando la carretera está seca. El coche alemán se comporta como si fuera un «kart», tal es su manejabilidad. Los reglajes que se han introducido en la suspensión en esta última versión, permiten que se puede jugar, le hacen reaccionar con mayor presteza a la entrada de las curvas, habiendo perdido aquella sensación de pereza que tenía la ver-

sión de 2,3 litros. El confort de suspensión es mejor en el Lancia a condición de que se lleve seleccionado el programa de suspensión «Auto» en el que los amortiguadores se mantienen blandos a fin de proporcionar la máxima comodidad, salvo en el caso de que por rodar en zona de curvas o pavimento muy ondulado automáticamente se endurezcan para evitar el agitar en exceso a los ocupantes. En posición «Sport», el segundo de los programas que ofrece el



Traseras deportivas para los dos coches. Su impresionante mecánica los convierte en modelos muy especiales.

Lancia en su suspensión, ésta se mantiene bastante dura, mejorando el comportamiento del coche pero bajando los niveles de confort. Si sobre buen pavi-

mento puede ser aconsejable el mantener la suspensión «Sport», con la que el coche balancea menos en las curvas, la «Auto» es recomendable cuando se

rueda en pavimentos muy ondulados, a fin de evitar trepidaciones a los pasajeros y brusquedades en la dirección en curva.

La suspensión del Mercedes se sitúa en cuanto a dureza en un inteligente punto intermedio ofreciendo un buen compromiso entre la estabilidad y el confort. Opcionalmente, en el Mercedes se puede obtener un dispositivo que permite que el coche baje de altura, lo que puede ser interesante cuando se rueda mucho en autopista. Desafortunadamente, ese tipo de vías no abunda mucho en España.

Ninguna diferencia tampoco en el capítulo de dirección y los frenos, que no se pueden criticar en ninguno de los dos coches. Concretamente, los frenos son sensacionales en ambos.

LA RAZON DEL MAS GRANDE

En lo que se refiere al capítulo de la habitabilidad, la jerarquía está clara. El Lancia, que es de un tamaño superior al Mercedes, ofrece una mayor amplitud. De todas formas el Mercedes es anormalmente reducido en relación a su tamaño. Las dos plazas delanteras son muy confortables, pero sin embargo la trasera es reducida. Para empezar, el asiento posterior ha quedado dividido en dos, con lo que se elimina la posibilidad de poder acomodar a una tercera persona en medio por más que la anchura interna lo permitiera. Por otro lado, el espacio para las piernas de quienes ocupan estos dos asientos es estrecho, incluso sin haber corrido hacia atrás al máximo el asiento delantero. Y es que los 190 no son especialmente generosos en este aspecto en lo que se refiere a la habitabilidad trasera, demérito que se ve especialmente acentuado en esta versión debido al montaje de asientos de tipo deportivo en esta parte. También es necesario decir, y refiriéndonos de nuevo a los asientos traseros, que en el Mercedes 190 de la prueba éstos carecían de apoyacabezas, algo imperdonable en un vehículo con las características y precio que posee este modelo de la marca germana. El maletero es similar en ambos.

En equipamiento los dos coches están al mismo nivel. Llevan aire acondicionado, reglaje eléctrico de los asientos delanteros, cerraduras centralizadas, etc. Los asientos son en cuero en ambos coches, pero mejor realizados los del Mercedes, más cómodos y que sujetan más, mientras que los del Lancia resultan demasiado duros y menos cómodos que los que llevan de serie, tapizados en ese excelente tejido que se llama Alcántara.

En lo que se refiere a la calidad de acabado es buena en ambos coches pero sería injusto no reconocer la superioridad del Mercedes en este terreno.

S.P.P.

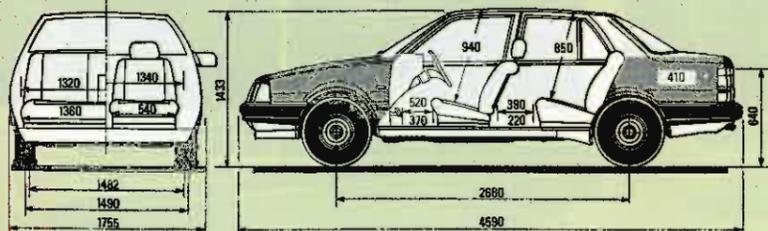
Motor 16 Se puede decir que la elección entre ambos coches debe salir de la contraposición del atractivo de poseer una mecánica Ferrari con una Mercedes cubierta por una culata Cosworth; el tener la facilidad de conducción de un tracción delantera frente a la agilidad de la tracción trasera del Mercedes; o la mayor amplitud del Lancia frente al aspecto más aparatoso y deportivo del coche alemán... Porque por lo demás los coches son muy similares en prestaciones y rendimiento, en confort, en equipamiento, incluso en precio. A no ser que se tenga en cuenta la mejor imagen que en estos momentos posee Mercedes frente a su rival italiano y su novedosa suspensión activa.

BALANCE FINAL

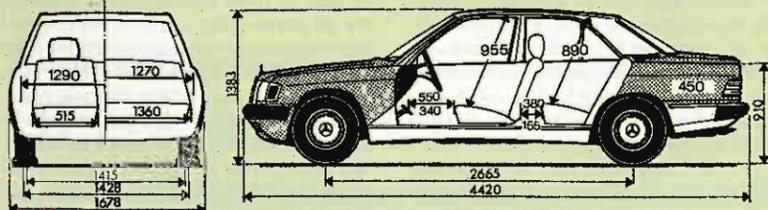
	LANCIA	MERCEDES
Velocidad máxima	1.º *****	2.º *****
Aceleraciones	1.º *****	2.º *****
Recuperaciones	1.º *****	2.º *****
Consumo	2.º ***	1.º ***
Transmisión	1.º *****	2.º ***
Caja de cambios	2.º ****	1.º *****
Frenos	2.º *****	1.º *****
Dirección	1.º ****	2.º *****
Comportamiento	2.º *****	1.º *****
Aptitudes urbanas	2.º ***	1.º ***
Autonomía	2.º *****	1.º *****
Habitabilidad	1.º ****	2.º ***
Maletero	2.º ****	1.º ****
Confort	1.º ****	2.º ****
Posición conductor	2.º ****	1.º ****
Sonoridad	1.º ****	2.º ****
Equipamiento	2.º ****	1.º ****
Valor-precio	2.º ****	1.º ****

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

LANCIA THEMA 8.32



MERCEDES 190 16V



Comprar y vender

SENCILLAMENTE LA LUNA

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

La Estrella y el Escudo



Oficina y almacén central: Avda. Valladolid, 17. 28008 Madrid. Tel. 542 29 93.* Fax 248 51 36. Talleres: Martín de Vargas, 42. Tels. 227 50 73 - 467 33 88. 28005 Madrid. Duque de Sesto, 5. Tels. 275 91 23 - 431 26 27. 28009 Madrid. Sierra de Gredos, 3. Tels. 690 96 86 - 690 97 35. Fuenlabrada (Madrid). Benidorm. 26, y Alava, 7. Tels. 408 57 01 - 408 62 47. 28017 Madrid.

Y YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE.

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 - 269 71 01

YAMOVIL: CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 METRO OPORTO - MADRID 28019

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

USA motors Recambios de Vehículos Americanos C/ Velázquez, 111, bajo dcha. 28006 MADRID. Teléf.: 563 30 55. Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

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

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 28046. Teléfono: 275 45 47. Ventas País Vasco: ACCESORIOS AYALA (943) 27 54 28 - San Sebastián.

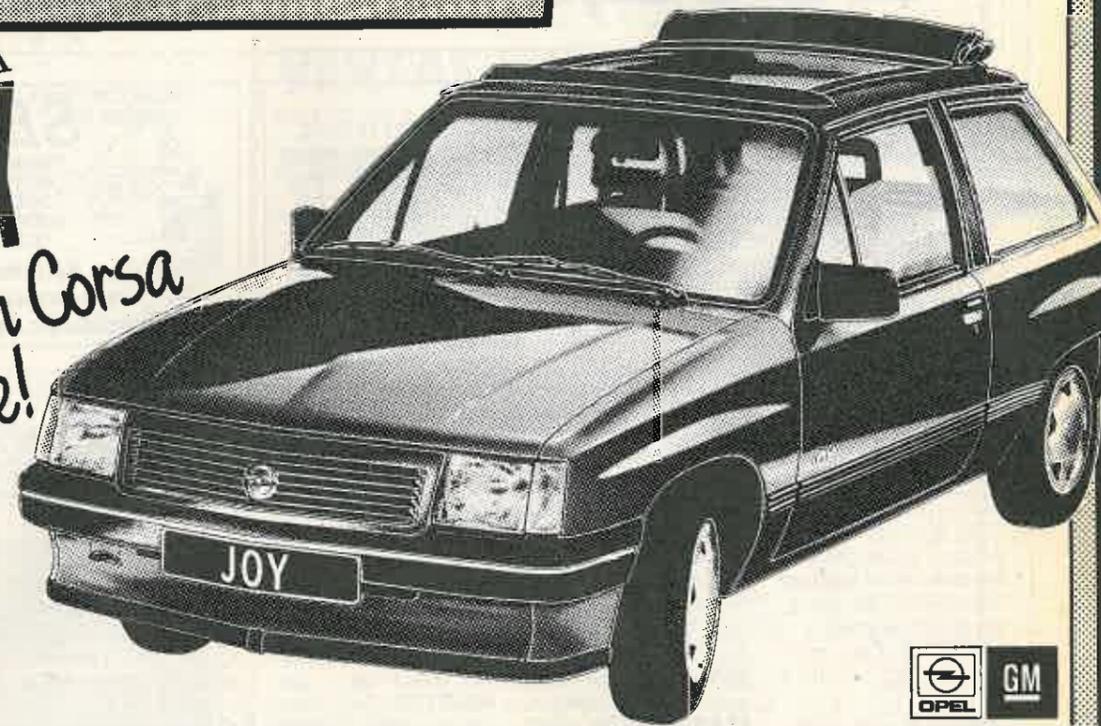
EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA
DON ALGODON 

ABSOLUTAMENTE
DE MODA

CORSA
JOY
*¡Cielos... un Corsa
descapotable!*



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL
**AUTOMOVILES
HISPANO
ALEMAN, S.A.**

Pº de la Castellana, 244
(zona Plaza de Castilla)
Tels. 733 94 45 / 62

AUTOTODO, S.L.

Narváz, 80-82-84
(Zona Retiro/Bº Salamanca)
Tels. 274 78 04 / 273 48 49

DASAUTO

Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 552 53 00.
Camino de los Vinateros, 2. Tel. 439 31 91
(zona Moratalaz)

MOTORAMA, S.A.

Avda. Pío XII, 1 (Plaza del Perú)
Tels. 458 03 54

MOTOR GAS

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)
Tel. 446 62 50
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

Q-AUTO, S. A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6,000
(junto al 1º de Octubre). Tel. 217 04 45
Antonio López, 149
(junto Plaza Legazpi)
Ferrocarril, 22 (zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA

Avda. de Valladolid, 45. Tel. 248 08 00
Alberto Aguilera, 30 (zona Princesa)
Tel. 447 53 43

ROAUTO, S. A.

Fernández Caro, 9
(zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos. García Noblejas, 128
(zona Cruz de los Caídos)

EN ALCALA DE HENARES
AGROGIL, S.A.

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500
Tels. 889 45 12 / 48
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93
(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS
**GERAR
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 32 43

EN ALCORCON
**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ
**CENTRO SUR DE
AUTOMOVILES, S.A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO
GERAR, S.A.

Avda. de la Libertad, 64. Tels. 845 12 71 / 845 05 27

EN LAS ROZAS
ARAGUAS, S.L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.
Tel. 639 27 99
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52
POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES
SELIAUTO, S.A.

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700
Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES
**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis.
Tels. 617 04 11 / 617 03 61
EXPOSICION: Simón Hernández, 55
(Junto gasolinera) Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ
TURISMOTOR, S.A.

Avda. Constitución, 136. Tel. 656 47 13
Ronda de Poniente, 4. Tel. 656 54 04

EN VILLALBA
VILLALAUTO

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100
Tels. 850 90 13-63-94.

EN GUADALAJARA
ALTUSA

Pol. Ind. EL BALCONCILLO
Parcela 52. Tel. 22 81 00
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

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)

Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - 1.º - 561 45 03 - Fax: 561 48 06 - 28001 Madrid

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

FINANCIACION
VW. CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS

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.



SERMARE

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

Todo tipo de recambios importación
americanos y japoneses
Todas las marcas

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 BMW 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. Teléfono (91) 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. 256 62 22.

MASTER Car, varios Mercedes 190 E, techo, airbag, etc. Desde 2.550.000 total. Financiación 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.



BBS
RONAL
BRAID
ZENDER
TARGA

RALLYE MANZANARES
Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
PARA VESTIR SU COCHE... EMPECEMOS POR LAS LLANTAS
DISTRIBUIMOS LAS MEJORES MARCAS: RONAL, ZENDER, TARGA, BRAID, BBS
EN CADA JUEGO DE LLANTAS, INCLUIAMOS VALVULAS, MONTAJE Y EQUILIBRADO.
GRATIS

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

Motor Retiro
PARA VOLAR ALTO
SABADOS MAÑANA
VW CORRADO
• Somos especialistas VW, AUDI
• La financiación y el Leasing más rentable
Exposiciones: C/ Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.
C/ Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
Talleres: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

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	690.000	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	88	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	88	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 Iny.	87	14.000	1.275.000	Peugeot 205 XLD	87	25.000	980.000

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.

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

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

IMPORTANTE
TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

ALFA ROMEO GTV 6 2.5 160 CV

Inyección, mecánica perfecta, 59.000 km, neumáticos Good Year Eagle nuevos, muy cuidado de todo, siempre en garaje, 1.000.000. Telf.: 91/766 35 49, tardes y noches.



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

¡VISITENOS!

C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/98
Entre Pº Habana y Serrano

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) 278 68 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)
MADRID - Tel. (91) 571 38 23
C/ ISLA DE CORCEGA 10 - Tel. (91) 654 24 89
(Entrada por Marques de Valdeava, 29)
ALGONDENDAS

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.
BMW 323i, año 84, A.A., llan-

tas, alarma, 1.600.000 ptas.
LANCIA DELTA H.F. Turbo, año 87, seminuevo, 1.200.000 ptas.
LANCIA Thema, año 87, grafito, full equip, garantía 6 m., 2.300.000 ptas.
BMW 628 CSI, rojo, año 84,

2.300.000 ptas. Facilidades.
MERCEDES 300 E, auto., 86, blanco, 30.000 km, F.E. Facilidades. 4.600.000 ptas.
CITROËN AX 11 TRS, año 83, blanco, 6 m. garantizado, 740.000 ptas. Transferido.
AUDI QUATRO, blanco, año

86, muy buen estado, extras, garantía, 2.800.000 ptas. Facilidades.
ROVER 827 VITTESSE, 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.

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

VENDESE TALLER-GARAJE (casco urbano) 1.600 m², en funcionamiento. Mecánica y electricidad, lavado, engrase, neumáticos alineación por computadora, baterías, tapicerías, puzilaje con 55 plazas, etc. Feimex, S.A. Telf.: 952/86 18 90; FAX: 952/86 10 64; de 10 a 13 horas.

Ford Credit

Ford Leasing

SU SERVICIO EN ARGÜELLES

Blasco de Garay, 37

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

SI PIENSA EN LANCIA



BRAVOMOTOR

Bravo Murillo, 62. Tel.: 533 75 07
28003 MADRID



AUTOMOVILES IMPORTACION

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 735i, cuero búfalo 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev. C/C 2 Becker. Único en extras.
BMW M-535i 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.
BMW 635 GSI, aire, llantas, cuero, elevallantas, etc.
BMW 320i, 85, muchos extras.
BMW 735i, 88, cuero, todos extras.
MERCEDES 300 E, 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev. C/C, etc.
MERCEDES 230 E, 87, aut., manuales, ABS, aire, techo eléc., llantas, elev. C/C, 4 rep., etc.
MERCEDES 200 DIESEL 86, ABS, C/C, llantas varios.
MERCEDES 190 D 87/88, muchos extras, varios.
PORSCHE 911 TARGA, cuero asientos eléctricos, calefactores, llantas, spoiler, etc. Motor nuevo, cero km.
VOLVO 760 GLE, antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos, C/C, etc., seminuevo.
BMW 734i modelo 88, cuero, todos EXTRAS.
OPORTUNIDADES: Deportivo Mercedes 360 SLC, aire, techo eléctrico, llantas, etc. 2.650.000, 46.000 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.

¡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!!

PRECIO	MENSUAL	TOTAL
48 000	2 658 000	2 658 000
67 000	3 675 000	3 675 000
50 000	2 975 000	2 975 000
50 000	2 975 000	2 975 000
27 000	1 975 000	1 975 000
100 000	5 500 000	5 500 000
75 000	4 350 000	4 350 000
67 000	3 850 000	3 850 000
59 000	3 150 000	3 150 000
48 000	2 780 000	2 780 000
72 000	3 975 000	3 975 000
68 000	3 475 000	3 475 000
160 000	5 500 000	5 500 000



RANGE ROVER HALT-UP

Máxima reparación ruido. Motor J.E. 320 H.P. Vencedor Transpenia 87 y Raid Descubrimiento 88. 6.º Scratch Baja 1989, 1.º vehículos privados. Mucho recambio llantas y neumáticos. Precio a convenir. Contactar a PromoService. (977) 67 21 28, 67 22 32.

KADETT GSI 20i, año 87, muy cuidado, garaje, todo riesgo, techo, 43.000 km. 2 P. Urge por piso. Tel.: 952/82 83 55, 1.650.000 ptas.
MERCEDES 250, CE, Pillaress coupé, 1970, champán metalizado, cuero rojo, aire, dirección asistida, inyección

PARTICULAR: VENDO R-5 GTL

Muy buen estado, radio, único dueño, siempre garaje, 225.000 ptas. Llamar tardes, Tel.: 577 90 90.

electrónica, 150 CV, clásico, estado concurso, 1.100.000. Tel.: 911/715 44 52.

COMPRO Ferrari, Lamborghini, Maserati, Aston Martin, trato rápido, Cabrerizo José, 39. Rue Jacques Gamelin 31.100 Francia. Tel.: 07 33/61 07 60 80.

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

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

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

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

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

¡ANUNCIASE HOY!

Enviar a

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cade palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.

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

ADA 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:



Especialistas en accesorios para
La Personalización, Mejora Mecánica,
Seguridad y Competición Automovilística.

Para una mayor información contacte con nuestro
departamento comercial mediante carta, fax o teléfono.

Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/201662 y 201666. telex 51492
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

TALBOT Solara B-EU, perfecto, revisiones pasadas, R-Cassette, ruedas nuevas, 440.000 ptas. Tel.: 93/339 29 60, 911/69 22 76.

PORSCHE 944 Targa, rojo, A.A., Full E, B-FY, libro revisiones, impecable, 2.100.000

ptas. Particular, estrenado España. Tel.: 93/417 100 65, Sr. César.

LANCIA Delta 4x4, rojo, muchos extras, como nuevo, 40.000 km, precio a convenir. Tel.: 982/24 25 63, oficina. 22 58 31, comidas.

PEUGEOT 505 Covadonga Diesel, T. Gris plata, a toda prueba, buen estado, 800.000 ptas. Tel.: 763 96 01, Madrid.

VENDO Opel Kadett, 1.6 D, techo solar, alerón trasero, particular, 900.000 ptas. Llamar 689 10 20, Luis.



Llantas de aluminio.
Programa aerodinámico

Puntos de Venta BBS

Madrid	A.T. Accesorios del Automóvil, S.A. (91) 234 07 44	Pais 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 08 61	Andalucía	NEUMATICOS TENERIFE (958) 40 00 37
		Rioja	RGT-MOTOR (941) 20 12 26



IMPORTACIÓN PARA ESPAÑA Turisport BARCELONA

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA

VW Golf Z 6



Kits de aerodinamica. Llantas de aleacion.
Kits muelles suspension especial,
asi como otros accesorios exclusivos para:
ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES,
OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.

Para mayor información disponemos de un
CATALOGO completo a todo color con más de
200 páginas, al precio de 990,— Ptas. más
franqueo.



Importador para España
iaco Vallespir, 189-191 - Tel: 3216525 (6 Líneas)
Tel.: 54319-JSAU-E - Telefax: 3222920 - 08014-BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

- Adaico, S. L.** Telf.: (948) 24 29 47. Pamplona.
- Arelosa, S. A.** Telf.: (941) 25 96 83. Logroño.
- At. Acc. del Automóvil.** Telf.: (91) 234 07 46. Madrid.
- Auto Boutique.** Telf.: (972) 50 96 21. Figueras (Gerona).
- Auto Elec. Zener.** Telf.: (956) 25 92 29. Cádiz.
- Auto Kit, S.** Telf.: (93) 870 01 79. Granollers (Barcelona).
- Auto novedad.** Telf.: (942) 21 53 18. Santander.
- Auto Super.** Telf.: (954) 63 69 40. Sevilla.
- Bopar Racing.** Telf.: (93) 311 65 70. Barcelona.
- Can Pau Sport.** Telf.: (971) 75 52 19. Palma de Mallorca.
- Casa Armangué.** Telf.: (93) 218 53 78. Barcelona.
- Comercial Rizzo.** Telf.: (93) 727 13 14. Sabadell (Barcelona).
- Diseño Sport.** Telf.: (985) 39 71 01. Gijón.
- Rallye Manzanares.** Telf.: (91) 475 47 93. Madrid.
- Semauto.** Telf.: (987) 41 05 95. Ponferrada (León).
- Soresa.** Telf.: (975) 22 70 77. Soria.
- Spoiler.** Telf.: (93) 818 05 42. Vil. Penedés (Barcelona).
- Styauto.** Telf.: (96) 366 08 61. Valencia.
- Sumiauto.** Telf.: (945) 28 38 36. Vitoria.
- Talleres Borrego.** Telf.: (952) 31 66 00. Málaga.
- Tot Auto.** Telf.: 31 28 37. Tarrega (Lérida).
- Vadisa.** Telf.: (943) 21 56 44. San Sebastián.

ACCESORIOS GSI para Kadett. Tel.: 464 69 44.

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 ptas. Tel.: 947/50 03 63.

PARTICULAR Renault 5 GT Turbo, M-HD, rojo, 33.000 km, techo, alarma, como nuevo, 1.150.000 ptas. Tel.: 694 98 46, de 3 a 5 tarde.

MERCEDES 500 SE, 1982, acondicionado, ABS, llantas AMG, único, 2.000.000 ptas. Tel.: 07. 33 142 00 62 66.

MERCEDES 300 Diesel, tipo 123, acondicionado, extras, 750.000 ptas. Tel.: 07 33 146 05 42.

MERCEDES 300 SE, 1987, aire acondicionado, cuero, etc. como nuevo, 40.000 km, 3.950.000 ptas. Tel.: 07 33 146 05 42 11.

COLECCIONISTAS vendo Citroën Stromberg negro, año 1943, como nuevo. Tel.: 93/214 04 67.

VENDO Alfa Rome 33 1.7, 24.000 km, año 87, aire acondicionado, color rojo, full equipo, precio 1.350.000 ptas. Tel.: 556 66 13.

ESCORT RS-Turbo, 89, M-JL, 10.000 kms, negro, techo solar, asientos recaro, elevallas electrónicas, cerradura centralizada, equipo de música alta fidelidad, muy deportivo, vendo por motivo de traslado al extranjero, 1.975.000 fijo. Tel.: 91/475 66 93.

205 GTI-1900, M-IU, 18.000 kms, aire acondicionado, auto radio. Tel.: 91/204 64 58.

LANCIA Delta 4x4, rojo, muchos extras, como nuevo, 40.000 kms, precio a convenir. Tel.: 982/24 25 63, oficina; 22 58 31, comidas.

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 ptas. Tel.: 947/50 03 63.

LANCIA Delta 4x4, 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, blan-

co, M-HS, 29.000 km, techo solar, ruedas anchas, 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 descapotable, muchos extras. Tel.: 571 46 30, 373 51 49.

VENDO Lancia Delta HF-4WD, rojo, extras, impecable, año 87, 981/24 81 55, Antonio o Montero.

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

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

VENDO recambios Seat 850 Spider, motor, cristales, etc. Tel.: 942/66 08 18.

Indicadores con luz propia

¡DESTAQUESE!

TOTALMENTE ELECTRONICOS
FUNCIONAN EN CUALQUIER POSICION
ESTANQUEDAD TOTAL (IP 65)
EXCELENTE VISION NOCTURNA
AVISADOR ACUSTICO DE MAXIMA (°C)



MODELOS:

- VOLTIMETRO
- TEMP. ACEITE
- TEMP. AGUA
- PRESION ACEITE
- P.P.M.M. GASOLINA
- P.P.M.M. DIESEL



Fabricado por
KOPA ELECTRONICA, S.A. Tierra Baja 63, Sobraco - 08901 L'HOSPITALET (Barcelona)
Tel.: (93) 338 50 90 - 338 50 11 - Fax: (93) 337 36 12



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.



NOTICIAS DE EMPRESA

CRUZ ROJA ESPAÑOLA ADQUIERE 325 AMBULANCIAS

CRUZ Roja Española ha formalizado con la empresa automovilística Fiat la adquisición de 325 nuevos vehículos para la segunda fase del Plan de Renovación de Ambulancias. El acto de la firma fue realizado por Carmen Maestre, vicepresidenta

ejecutiva primera de Cruz Roja Española, y por José Ascaso, director general de ASCAINSA (concesionario oficial suministrador). Dicho contrato estipula la entrega de 325 unidades del modelo Fiat Ducato, a un ritmo de treinta mensuales.



TEXSA CAMBIA SU SEDE SOCIAL

LA empresa TEXSA, Técnicas Electrónica Auxiliar, importadora de IRWING en España, cambió recientemente la ubicación de su sede social.

Las nuevas oficinas, situadas en estos momentos en el número 147 de la calle Entenza, están dotadas de un gran confort y modernidad en las instalaciones tecnológicas, todo ello con el fin primordial de que la recepción y atención al cliente se desarrolle en el marco más idóneo.

ACUERDO ENTRE ALCATEL Y ADA

ALCATEL y ADA, firmas líderes en sus respectivos campos, de sistemas de comunicación y de servicios al automovilista, han firmado un acuerdo por el que ADA será distribuidora para toda España de los teléfonos móviles fabricados por Alcatel, así como de su comercialización. El acto de la firma de este acuerdo fue realizado por Angélica Amieva, vicepresidenta de ADA y por Carlos Perlado por Alcatel.

Cuéntenos su caso

ASTON MARTIN

El motivo por el que les escribo esta carta es en primer lugar para felicitarles por su revista, que sigo semana a semana desde hace más de dos años. Pero el motivo fundamental es el si-

este fantástico coche. Me gustaría, si es posible, que me facilitasen toda la información posible acerca de este automóvil.

Mario Jorfida
(Málaga)



guiente: hace unos días vi en Puerto Banús, en la localidad malacitana de Marbella, un coche que me dejó boquiabierto. Era la primera vez que veía un vehículo de semejantes formas y línea. También he de decir que no tenía ninguna marca aparente. Solamente en la matrícula, algo curioso, en una esquina, ponía Aston Martin Lagonda. Me imagino que ésta será la marca de

R.—El Aston Martin Lagonda es un vehículo creado por esta prestigiosa firma inglesa para satisfacer inicialmente las exigencias de su mercado principal, que son los emiratos del Golfo Pérsico. Este coche destaca sobre todo por su impresionante presentación exterior de líneas, afiladas con importantes retoques aerodinámicos sobre todo en sus últimas versiones. En lo referente al interior hay que decir que deja pequeño a todo lo que pueda aparentar en su forma externa. El interior, de nuevo diseño, se caracteriza por tener asientos tapizados en cuero blanco, uso de la madera del nogal en el acabado así como espesas moquetas de lana, instalación de sonido estereofónico, dos televisores en color, vídeo, bares, etc. El precio de esta auténtica joya es de veinte millones de pesetas, no estando incluidos en este apartado los impuestos.

SKODA FAVORIT

Muy señores míos:

Soy lector de su revista y desearía que me diesen información del Skoda Favorit. Quiero comprar uno pero todavía no me he decidido, debido en parte a las pocas referencias directas que tengo sobre sus posibles ventajas y defectos. Muchas gracias.

M. Fernández
(Córdoba)



Agenda

Del 12 al 18 de septiembre

TELEVISION

• Dentro del programa Domingo Deporte del día 17 se incluyen las carreras pertenecientes al **Gran Premio de Brasil** de motociclismo en las categorías de 250 y 500 centímetros cúbicos. El escenario de esta prueba deportiva será el **circuito de Goiania**.

AUTOMOVILISMO

• El día 17 de septiembre se celebrará desde el circuito belga de Spa, la carrera perteneciente a este Gran Premio del Mundial de **Sport Prototipos**.

MOTOCICLISMO

• El circuito alemán de **Hockenheim** será escenario, el próximo día 17, de las pruebas pertenecientes al **Campeonato de Europa de Motociclismo**, en las categorías de 80, 125 y 250 centímetros cúbicos.

• El día 17 de septiembre tendrá lugar en Bélgica el **Trial de las Naciones** perteneciente al Mundial de Trial.

R.—El nuevo modelo de Skoda supone una revolución en la concepción de los automóviles del este de Europa. El diseño de la carrocería fue encargado a Bertone, mientras que el grupo impulsor está basado en un diseño de la fábrica germana Porsche. Con ello Skoda ha pretendido equiparar sus productos con los modernos vehículos de la Europa Occidental. Se han abandonado todos los conceptos clásicos que caracterizaban a la marca checoslovaca en sus anteriores modelos. En el Favorit el motor está ubicado en la parte delantera y trasmite su potencia igualmente al eje delantero. El propulsor sigue siendo el 1.300 ya conocido, que desarrolla 63 caballos, suficientes para mover al Favorit con soltura. La velocidad máxima oficial es de 150 km/h, y los consumos a 90/120/ciclo urbano son 5,2/7/7,6 respectivamente. Bastante comedidos debido a su correcto coeficiente de

resistencia al aire (Cx) de 0,36. La carrocería de dos volúmenes, con cuatro puertas y portón trasero, no resulta muy espectacular. En cambio su diseño interior consigue 5 plazas realmente espaciales para sus dimensiones exteriores. El precio es su gran baza, 1.002.650 ptas. con IVA y transporte incluido.

(Ver Motor 16 n.º 288)

NOVEDADES VIDEO RACING

Vídeo Racing, tras el paréntesis motivado por el verano, vuelve a ponernos en contacto con sus últimas novedades. Dentro del Mundial de Motociclismo, ya están disponibles las cintas de los grandes premios de Italia y Alemania. En cuanto al mundo de los Rallyes del Campeonato del Mundo de la especialidad también están disponibles las pruebas del Tour de Corse y el Rallye Acrópolis. En motocross, la novedad reside en las pruebas de 500 centímetros cúbicos celebradas en Holanda y Francia.

En el capítulo de los aviones están disponibles la exhibición bianual Farnborough 88 y la exhibición Coventry 88 titulada «Alas de Victoria» en la que se rinde homenaje a los aparatos protagonistas de la segunda guerra mundial con imágenes actuales y retrospectivas de los mismos.

SOS EN VACACIONES

Teléfonos de asistencia durante el verano:

- DGT: (900) 12 35 05.
- RACE: (91) 593 33 33.
- ADA: (91) 450 10 10.
- CEA: (91) 419 58 58.
- RACC Asistencia en carretera: (93) 200 07 55.
- AUSA: (91) 441 71 17.
- Mondial Assistance: (91) 441 13 14.
- Fasa-Renault: (91) 456 39 99.
- Peugeot-Talbot: (91) 597 21 25 (Europe Assit.).
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroën: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.
- Lancia: (91) 450 13 50.
- Fiat: (91) 450 11 50.



SIERRA 2.0i SPORT



Nuevo motor 2.0 DOHC EFI. Eficiencia en Silencio.

Sólo un ingeniero invisible puede desarrollar automóviles como el Sierra 2.0 i Sport. Ford ha empleado el talento del viento hasta sus últimas consecuencias. Las primeras se notan a la primera de cambio. En su motor DOHC de doble árbol de levas en cabeza e inyección electrónica. Culata de aleación ligera,

alta relación aire combustible, pistones y segmentos de baja fricción, taqués hidráulicos sin mantenimiento, encendido reglado de por vida, cigüeñal de cinco apoyos, carter de aluminio, nueva caja de cambios... Una potente y silenciosa mecánica que hace enmudecer a otras. Dos mil centímetros cúbicos llenos de avances

científicos contra la contaminación. 125 caballos que rondan los 200 Km/h. Incluso a estas velocidades, la conducción no pierde un ápice de seguridad. De ello se encargan la suspensión deportiva y unos generosos neumáticos de perfil bajo 190/60 HR. Cuando la mano del viento sacude a otros coches, el Sierra 2.0 i Sport ni se

entera. No hay arista que lo frene. Ni de frente ni de perfil. El spoiler trasero monoplaneo, de serie, proporciona una estabilidad mayúscula al cortar turbulencias a toda velocidad. En su Concesionario Ford le harán una presentación exhaustiva de este deportivo Sierra. Fíjese en su nuevo motor DOHC, en el acabado y

perfeccionismo que imprime Ford a cada uno de sus coches. Fíjese bien en el liderazgo Sierra en diseño. Al verlo haga como el viento. No oponga resistencia.

2.275.000 Ptas. Precio máximo recomendado. (Transporte e IVA incluidos).

SIERRA. TODO UN FORD



GANATE EL DESIERTO, ZORRO.



¡YES LO ACABO! EN JULIO O EN OCTUBRE, PERO LLEGÓ!



Sed zorros. Al cambiar el aceite de vuestro vehículo usad el super-multigrado ELF COMPETITION y podréis conseguir una aventura como hay pocas: seis días a tope con el rally París Dakar. Acompañando a los pilotos más audaces del mundo. Acampando en pleno desierto. Sorteando riesgos imprevistos hasta pisar la playa de Dakar y el «Lago Rosa» rendidos de gusto. Asistiendo a la llegada de los campeones. Este es el trepidante premio de ELF COMPETITION. No será fácil tener otra oportunidad así.

Pedid el cupón de participación cada vez que utilizéis una lata de ELF COMPETITION y mandadlo a ELF antes del 18 de Noviembre, día en que se celebrará el sorteo ante notario. A más cupones, más posibilidades de aventura. Espabilaos, sed zorros. Con ELF COMPETITION mejoraréis el rendimiento del motor de vuestro vehículo y viviréis la aventura de los elegidos. Nunca os pesará menos haber sudado tanto en el desierto.

Y NOS HAN DADO UN SEMAFORO PA REGULAR LA TAFED CUANDO QUE RMAN E AÑO QUE VIENE!

VEN SIN PAGAR AL PARIS DAKAR



POR LA PUERTA GRANDE

SUPERIACOCCA SE JUBILA

LIDO, ¿por qué no te quedas un poco en la sombra?», le preguntaba inútilmente su mujer, Peggy Johnson, a lo que Iacocca respondía alegremente: «No puedo, soy la estrella.» Parece que estas declaraciones pertenecen ya al pasado.

Hace tan sólo unos días Lee A. Iacocca manifestaba en Highland Park, Michigan, su deseo de retirarse en 1991, fecha en la que expira el mandato por el que fue reelegido por cuatro

años más como presidente de Chrysler Corporation, si bien apuntaba su intención de permanecer en el Consejo de Administración, como asesor.

Han transcurrido 43 años desde aquel mes de agosto de 1946 en que Lee Iacocca ingresara en Ford, comenzando así la leyenda de este hijo de inmigrantes italianos, cuya vida ha estado marcada por innumerables éxitos, no sin antes haber tenido que luchar para superar los fracasos. Lido —como lo

llaman su familia y amigos— pasó de ocupar la presidencia de Ford al despidido tras 32 años de dedicación, remontando rápidamente el vuelo para llevar a cabo el «Milagro Chrysler.»

Comentarios como «seguiré echando una mano desde fuera», «no tengo por qué seguir siendo el que pulsa todos los botones y hace que las cosas funcionen», «me encuentro agotado» o «mis hijas dicen que rindo menos y debería descansar», confirman que la de-

Desde la cumbre, Lee A. Iacocca siempre objeto de portada. Hoy sigue siendo noticia por su posible retirada.



cisión está tomada, a pesar de que portavoces de la compañía aseguran que las declaraciones de su presidente no constituyen un anuncio oficial de su retirada.

El líder simplemente tiene una nueva inquietud, la mejora del sistema educativo estadounidense, posiblemente utilizando como cuartel general la universidad de Lehigh, en Pensilvania, donde él mismo cursó sus estudios de ingeniería industrial. Proyecto con el que sin lugar a dudas el creador del movimiento denominado «Iacoccamanía»

ya ha agregado un tanto más a su exitosa carrera. Más de 35.000 «cassettes» dedicadas a su psicología popular casera constituyen desde hace años el material de texto para los aspirantes a ejecutivos de alta dirección. Tom Gale, director de diseño de Chrysler, declaraba: «Sigue supervisando todo lo que sale de nuestro centro de diseño, pero, poco a poco, procura hacer más concesiones a nuestros jóvenes diseñadores. Nuestros productos están cambiando. Es consciente de la necesidad de mirar hacia el futuro, de evolucionar.»

TODOS COLOCADOS

LOS nombres que se barajan en estos momentos, y a juicio de los entendidos, como posibles sucesores

de Lee A. Iacocca son entre otros: Robert A. Lutz, Bidwell, Miller y el actual vicepresidente de la compañía Chrysler, Gerald Greenwald (en la foto), que, según todos los indicios y tras la restructuración de la dirección general el pasado mes de noviembre, parece haber consolidado su posición de favorito del presidente y futuro responsable de Chrysler, empresa que ocupa el tercer puesto dentro de los fabricantes americanos.

Gerald Greenwald trabajó con Bob Lutz en su época de Ford y ambos consiguieron en equipo sus mayores triunfos, que posteriormente se prolongaron en Chrysler Corporation. Su otro hombre de confianza, «Bob» Lutz, desarrolló una importante labor en el continente europeo, concretamente en BMW y Ford, antes de que «Superiacocca» le fichara.



Continúa Gale, sonriendo, «me parece estar viéndolo, murmurando entre dientes que es incapaz de repetir en voz alta los nombres tan raros que buscamos para nuestros coches del '93». Sus campañas publicitarias están ahora adornadas con la voz de Tina Turner. Importantes inversiones económicas, como la compra de American Motors Corporation, el intento de una mayor penetración en el mercado europeo, la lucha por una legislación de impuestos más justa, así como una política comercial más austera, son algunas de las bases del legado de Iacocca.

El héroe americano, ejemplo mundial de gestión empresarial, es autor de dos libros autobiográficos, excepcionales «bestseller», con más de seis millones de ejemplares vendidos que así lo demuestran (los beneficios son destinados a la Fundación Iacocca, que lucha contra la diabetes, enfermedad que provocó la muerte de su primera mujer, Mary McLeary, en 1983). Quienes le conocen lo definen como un hombre sencillo y bondadoso; luchador y ambicioso; pero sobre todo honesto, que renunció a una candidatura electoral en 1988, que pudo llevarle hasta la Casa Blanca. Crea instituciones benéficas; participa en actos públicos y ha ostentado el noveno puesto de popularidad en su país.

Ahora quiere descansar y poder disfrutar junto a su familia de sus aficiones: el póquer, la pesca y su pasión por los crucigramas. Pero Lido Iacocca siempre será noticia.

Lourdes Bravo

OPEL PHILIPS TEAM



Patrocinadores oficiales

Concesionarios Oficiales
OPEL



sikkens

FRENOS
NECTO

GSI

KELLA

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

MICHELIN

Compitiendo duro.

El Opel Philips Team trabaja duro. Los resultados así lo demuestran.

El Opel Kadett GSi 16 V. en versión Rallye ha trabajado duro. Nuevamente ha probado sus poderosas facultades. Mecánica, prestaciones, agarre, cualidades fundamentales para un Rallye y que el Kadett ha mostrado con brillantez. Una nueva

prueba superada con éxito. Enhorabuena.

Yes que el Opel Kadett es un coche brillante, un coche que, tanto en carretera como en ciudad, compite duro. Compite en prestaciones. Compite en comodidad. Compite en economía.

156 caballos dominan el motor del Kadett GSi 16 V. Sin lugar a dudas, su fuerza y su encanto cautivan a cualquiera. Acérquese a su Concesionario Oficial Opel y comprébelo.

OPEL SPORT

Cuando llega septiembre,
vuelve a girar el "CARRUSEL".
Con todo lo bueno que lleva dentro.

La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de

 Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*
Y ahora, más. El juicio SOBRE LA MARCHA de Jorge Valdano.

La retransmisión CASI TOTAL del partido local. Y ahí no queda todo.
Todo el fin de semana haciendo deporte. Desde el "CARRUSEL"

de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de 
"CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS POR LA NOCHE.
Todo el deporte de principio a fin.  todo el fin de semana.

"CARRUSEL DEPORTIVO". *Le damos cien vueltas a todo lo deportivo.*



LA RADIO PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

REGATA VUELTA AL MUNDO

A TODO TRAPO

Enviado especial

José Luis de la Viña

CIRCUNNAVEGAR el Globo en competición es la más larga y dura regata a vela que se pueda encarar en este planeta. Ya no quedan mayores espacios geográficos.

Quizás algún día, veleros galácticos, impulsados por vientos interestelares, surcarán el apeirón en regatas interplanetarias, pero, por ahora, eso es ciencia-ficción.



Momento de la salida, con el español «Fortuna» destacado en el primer puesto.

Hace pocos días, veinticuatro veleros, dieciséis de ellos de la clase «maxi» (los más grandes yates de competición de la actualidad), tomaron la salida de esta quinta edición de la Regata Vuelta al Mundo. Miles de barcos de todo tipo y cientos de miles de espectadores despidieron a esta flota, en las británicas aguas del Solent, convertidas en un mare mágnim y un hervidero de olas y estelas, como no se recuerda.

Por delante, los barcos participantes tienen 32.932 millas náuticas de ruta directa, que ya se convertirán en muchas más de navegación real. Está previsto que la flota regrese a las aguas del Solent (el canal que separa la isla de Wigt del resto de Inglaterra), a finales de mayo o principios de abril del próximo año. Para entonces habrán cubierto las seis etapas de que consta esta regata, con escalas en Punta del Este (Uruguay), Fremantle (Australia), Auckland (Nueva Zelanda), de nuevo Punta del Este y Fort Lauderdale en Florida, USA.

Portando todas sus velas, el queche neozelandés «Steinlager» fue el primer barco en ganar las aguas del Canal de la Mancha. Junto a estas líneas, uno de los participantes navega, rodeado de la tremenda expectación que ha despertado esta regata.

La salida fue muy espectacular y competitiva. Los veinticuatro participantes debían abrirse paso entre miles de espectadores y las olas que éstos levantaban.

Logros de la Perestroika: por primera vez un barco ruso participa en una regata de este tipo, y además patrocinado por una multinacional. El «Fazisi» es un extremo y extraño «maxi».

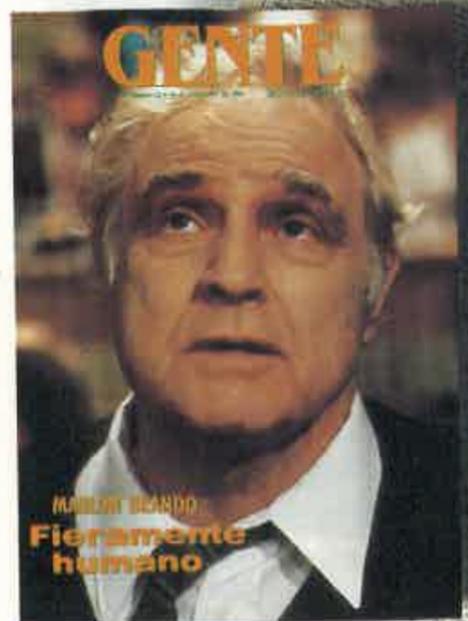


Este domingo lleve gente a casa.

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

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

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



Diario 16
 Cada día más cerca.

Uno de los pequeños, el francés «L'Esprit de Liberté», navega en medio de la maraña de espectadores. Los barcos pequeños pueden imponerse en tiempo compensado, que es la clasificación buena.



«Steinlager» encabeza la flota saliendo por los Neadles y se dirige hacia el océano. El inglés «Rodmans», al viento del soviético «Fazisi», en el momento de la salida.

El primer barco en cortar la línea de salida fue el «maxi» español «Fortuna Extra Lights», patroneado por Jan Santana y Josele Doreste. Este barco, diseñado y construido en nuestro país, es el único representante español.

La actual edición de la Regata Vuelta al Mundo es muy diferente que las cuatro anteriores. Por motivos de obvia justicia y a pesar de la resistencia de los organizadores, la regata no hace escala en Sudáfrica. Además, se ha añadido una nueva escala en Estados Unidos. De esta manera los vientos esperados a lo largo de la mayor parte de la travesía son favorables. Esto ha hecho que los barcos, especialmente contruidos para la ocasión, sean ligeros y poco ceñidores, más especializados para navegar en traveses y popas.

Además del «Fortuna», tercero en estos momentos, destacan los queches (balandros de dos mástiles) neozelandeses «Steinlager» (actualmente primero) y «Fisher & Playkel». Estos barcos desplazan 30 toneladas, algo más que los «maxis» de un solo mástil, pero pueden poner mucha más vela en rumbos abiertos. El suizo «Merit», de Pierre Fehlmann, que ganara la última edición en tiempo real, es otro de los favoritos. Actualmente, tras mil millas, la lucha se centra entre el «Steinlager» y el «Fortuna Extra Lights».

Las previsiones de la Organización indican que esta regata superará los 9,3 nudos de media que marcó el vencedor en tiempo real de la pasada edición. Por el momento los barcos punteros están navegando a más de 10 nudos de media.

145 c.v. en tu puño

El puño es el máximo símbolo de fuerza. La FZR 1000 es el máximo símbolo de Yamaha.

Toda la potencia de un líder en un puño. Porque Yamaha quiere que su mejor creación sea la más dócil de las máquinas y la más salvaje de tus compañeras.

Su mecánica incorpora el sistema de escape EXUP una novedad de Yamaha, que aumenta progresivamente la potencia, aprovechando al máximo las prestaciones de un motor de 1002 c.c. que no tiene rival.

Su chasis DELTARBOX es la vanguardia en diseño y tecnología.

Y su fuerza, toda su fuerza... en tu puño.



FZR 1000



FZR 600

YAMAHA

YAMAHA

EL CASCO ES TU VIDA

MOTUL MOTOR OIL



El Rey Don Juan Carlos a la caña del «Bribón»
Con este barco, Su Majestad ganó recientemente la Clase IV en la Copa del Rey



El griego «Occialos» jugaba en casa
Se benefició de su experiencia

CAMPEONATO DEL MUNDO DE TRES CUARTOS DE TONELADA

EL BRIBON ESTUVO CERCA DEL TITULO

Al final no pudo ser, y el «Bribón», patroneado por S. M. el Rey Don Juan Carlos, no pudo con dos de sus contrincantes y terminó tercero en esta quince edición del Campeonato del Mundo de Cruceros de tres cuartos de tonelada, que se ha disputado en aguas del puerto de El Pireo, en Grecia. El «Bribón», que en todo momento estuvo

peleando por el título y que ganó una de las cinco pruebas (la regata de setenta millas de recorrido) perdió el segundo puesto de la general en la última prueba, donde intentó todo para imponerse al griego «Occialos».

La suerte no acompañó al Rey Juan Carlos y su tripulación. A pesar de disponer de buena velocidad con su barco

y de navegar en posiciones destacadas, roles de última hora u opciones tácticas desafortunadas les privaron de alguna victoria parcial más.

Repitió título el griego «Occialos», quien ya venciera el pasado año en la isla italiana de Elba. Segundo fue el italiano «Mastrolone», patroneado por el campeón olímpico inglés Rodney Pattison. Este barco se impuso en el último triángulo y superó al «Bribón».

Dos barcos españoles más participaron en este Campeonato del Mundo, el «Meyba Fibanc» y el «Keralite». Ambos tuvieron una actuación buena, pero algo irregular, y terminaron sexto y séptimo de la general.

J. de la V.

El «Meyba-Fibanc», con Toño Gorostegui a la caña, tuvo una actuación algo irregular, con buenos y malos parciales.



«Keralite», el otro barco español navegando a un largo. Al lado, el emocionante momento de la salida.



— LA LIGA EN LA COPE —

DE PODER A PODER

LA LIGA EN LA COPE

De poder a poder

La Liga se juega de poder a poder. Como en la COPE. Poder en su equipo de profesionales. Poder de convocatoria. Poder para retransmitir los partidos de la jornada. Poder para entrevistar a sus protagonistas. Poder para cantar los goles. Poder para llegar al fondo de la polémica. Cadena COPE. De poder a poder.



De persona a persona.





Pep Bassas y Antonio Rodríguez forman uno de los tandems más compenetrados del automovilismo. Dos títulos pueden caer este año en sus manos: el de pilotos y el de navegantes.

RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS

BASSAS A UN PASO DEL TITULO

Enviados especiales

J. M. Carnuda y R. Rodríguez

A tres pruebas del fin del Campeonato de España, el catalán Pep Bassas ha logrado en tierras asturianas una victoria importantísima en sus aspiraciones al título nacional. Queda aún mucho camino por recorrer, pero su ventaja sobre Puras, que abandonó en Astu-

rias, es ya de 290 puntos y, salvo el Rallye de Tenerife (180 puntos vale la victoria), los triunfos en El Corte Inglés y Valeo se han puesto muy caros, dada la inscripción prevista. Pero no adelantemos acontecimientos.

Algunas novedades en el Príncipe. Fernando Capdevila estrenaba Integrale, tras romper sus relaciones con Tam-Auto y montarse un equipo por su cuenta que, a tenor de los resultados,

puede llegar a ser algo mucho más eficaz. Una de sus furgonetas de asistencia se perdía en el viaje y otra quedaba malparada en un accidente a poco de iniciarse la carrera, por lo que la logística de «Copi» quedaba maltrecha.

Un segundo canario se desplazaba al principado: José Mari Ponce, con el bien preparado BMW-M3 de la escudería Sauermann. Con un motor nuevo (no con las especificaciones del mun-

dial) y la caja de cambios de seis marchas, Ponce va a disputar estas cuatro últimas pruebas del nacional, esperando colocarse muy arriba antes de dar el salto definitivo el año próximo. Con el apoyo de Camel, el equipo utiliza los exóticos neumáticos Yokohama, ya que Pirelli no le puede suministrar cubiertas en llanta 17.

En Asturias era Juan Carlos Pradera el encargado de conducir el Peugeot

309 oficial. «Carletti» ha estado más de dos años sin coger un coche de carreras y se notaba su falta de entrenamiento, pero a medida que discurría el rallye, el bilbaíno iba marcando tiempos más interesantes.

Destacable también la presencia de un fuerte equipo local: el Seur, que con el apoyo de los concesionarios Ford asturianos alineaba a tres Cosworth grupo N para Hevia, el francés Serge

Coursam y el nuevo valor del automovilismo asturiano, el avilesino Daniel Alonso, serio aspirante a la Copa de España y al campeonato regional.

Como viene siendo habitual, los días previos a la prueba en nada se parecían a los que luego padecerían los participantes, quienes se vieron sorprendidos por una pertinaz lluvia intermitente, que vino a complicar la siempre difícil elección de neumáticos para las resba-



Al fin, Fernando Capdevila logra un buen resultado. Ha tenido que romper con Tam-Auto y traerse de Italia un nuevo Integrale, que le ha funcionado a la perfección.

ladizas carreteras de este rallye. Así, a nadie sorprendía que Capdevila fuese el primer líder, por delante de Bassas y Puras, que iniciaban su duelo particular sin prestar demasiada atención al canario, que pensaban no iba a durar mucho tiempo. Sin embargo, «Copi» no cedía un ápice y sólo un pinchazo le hizo abandonar la cabeza transcurridos seis tramos.

Entre Pep y Jesús las diferencias se

establecían en función de los errores. Así, Bassas superaba en 17 segundos a Puras en Santa Bárbara (y se ponía en cabeza por el pinchazo de Capdevila) y en el tramo siguiente el piloto del Ford le devolvía la jugada en El Cordal. Cuando la diferencia entre ambos era de un solo segundo, Puras hace un trompo en La Foz y se desliza, de espaldas, hacía un pequeño desnivel. Imposible retornar el coche a la carretera, y



Es satisfactorio ver surgir gente nueva y de valor en un campeonato tan complejo como el Nacional de Asfalto. Nos referimos a Daniel Alonso y al equipo Seur. Alonso, en su primer año como piloto, ha alcanzado un grado de profesionalidad más que sorprendente y un nivel de eficacia que puede perfectamente quedar reflejado en dos campeonatos importantes: el Asturiano y la Copa de España.



El enfrentamiento entre Azcona y Diego en el Desafío Peugeot ha dejado de ser un asunto de carreras para pasar al terreno personal. Y, por lo que hemos visto, provocado por Pedro José Diego. Sin aceptar que bajo la lluvia Javier Azcona es notablemente más rápido que él, el joven piloto santanderino ha tenido una pataleta y ha reclamado sin ton ni son y sin tener la más mínima idea de dónde estaban las hipotéticas irregularidades.



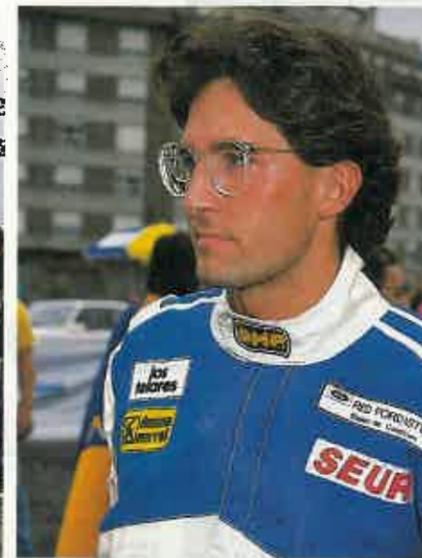
Muy escaso de neumáticos, Jose Mari Ponce no pudo pelearse por la cabeza. Su terreno favorito llega en pocos días.

en un verde prado asturiano quedaban las ilusiones del cántabro, y quién sabe si el Campeonato de España.

Sin Puras, con Capdevila retrasado por un segundo pinchazo y con Ponce sin ruedas para agua, Borja Moratal se instala en segunda posición. Pero el piloto del Kadett no está ahí por problemas de los demás, sino por méritos propios, porque sus tiempos eran verdaderamente espléndidos. Hasta el extremo que ninguno de los dos canarios es capaz de recuperar el tiempo perdido y sólo una rotura de un palier impide a Borja finalizar una primera etapa que le estaba saliendo bordada, arriesgándose a montar sliks (neumáticos sin dibujo) en tramos en los que sus rivales, por miedo a las humedades, montaban neumáticos rayados. Si en Osona, con un motor poco competitivo, Borja no pudo impedir que le superase Bardolet, en Asturias ha sucedido todo lo contrario.

Tras Bassas y los dos canarios, Bardolet no arriesgaba demasiado y se dedicaba a acabar el rallye ganando el grupo N y asegurándose de esta manera el Campeonato de España de coches de serie. Tras él, los tres asturianos, Cima (Renault 5 GT Turbo), Alonso (Sierra Cosworth) y Foncueva (Renault 5 GT Turbo) se peleaban por la segunda posición de grupo N. Tras un breve dominio de Cima, cuando los tramos comenzaron a estar más secos, la potencia del Cosworth se imponía. Foncueva, era el único en contestar el insolente dominio de Cima en la Copa Renault, pero una ígera salida de carretera dobla el subchasis y le hace perder el ritmo. Kiko Cima se le escapa sin remisión y se colocaba a rueda de Alonso: los dos contendientes del campeonato asturianos frente a frente.

Lamentablemente, Kiko Cima tiene que abandonar en la segunda etapa con



Esta cara va a ser pronto muy familiar a los aficionados: es Daniel Alonso.

un palier roto, dejando al avilesino muy cerca del título y poniendo una vez más de manifiesto su calidad como piloto. Muy joven, Alonso es sin duda uno de los valores por los que hay que apostar. En su primera temporada no sólo tiene calidad, sino que apunta unas dotes como organizador y una claridad de planteamientos que hacen dudar de que verdaderamente no sea un bisoño.

Podría parecer que el ritmo del rallye bajó cuando abandonó Puras, pero lo cierto es que Bassas no se fiaba ni un pelo. En cualquier momento podía caer un chaparrón fuerte o cometer un error de neumáticos, y en estas condiciones el Lancia de cuatro ruedas motrices de Capdevila podía recuperar el retraso (apenas dos minutos) en un solo tramo. Y a punto estuvo de ocurrir, porque Bassas, a siete tramos del final, tuvo un llantazo contra un piedra, perdiendo de golpe nada menos que 1'07" y dejando a Capdevila a 50". Bassas



Con su triunfo en grupo N, «Mia» Bardolet tiene asegurado el título de coches de serie.



Al fin logra Cele Foncueva terminar un rallye y, como es lógico, ganando entre los pilotos de la Copa Renault.

PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

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



RECOMENDADO POR EL RACC

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IDIADA 88105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPTT 88 080
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPTT 88 081
N.º HOMOLOGACION E-2 43 R-00-5001 NORMA 43 y 21 CEE

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



TECHO SOLAR PRACTICABLE

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

► SOLICITE INFORMACION

► EXIJA SU TARJETA DE GARANTIA

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



Borja Moratal (en la foto, en una situación comprometida) cuajó el rallye más brillante que le hemos visto con el Opel, pero tuvo que abandonar.



Luis Climent, con el Kadett 8 válvulas, estuvo a punto de ser sexto, pero también tuvo que abandonar, en el último tramo.



Puras, muy brillante mientras estuvo en carrera, se salió de la carretera y ha sufrido un duro revés en sus aspiraciones al campeonato.

tuvo, pues, que seguir forzando el ritmo.

Pero la gran diferencia entre el Pep del 88 (contra Sainz) y el Pep del 89 (contra Puras) es su confianza. Sale a los tramos psicológicamente vencedor y eso le permite no cometer los errores del pasado. Con esta seguridad, Pep finalizaba el rallye a buen ritmo, dejando la diferencia respecto a Capdevila en casi tres minutos. La verdad es que el canario tampoco podía ofrecer mucha resistencia. Con dos coches de turismo como asistencias y sin que llegase un envío de ruedas, Copi no podía ni siquiera intentarlo. Tal como ha transcurre el año, un segundo puesto ya es bueno, y si todo sale según lo previsto, en Tenerife o en el Valeo puede llegar su hora.

Tras el terçeto de cabeza y los grupos N, hubo una pelea interesante entre los grupo A de tracción delantera de Hergueta (Renault 11 Turbo) y Climent (Opel Kadett GSi 8 válvulas). El tiem-

po perdido por el levantino en los primeros tramos, por ligeras salidas de carretera, bajo la lluvia pudo dar alcance al madrileño. Cuando estaba a punto de pasarle, el piloto del Renault 11 se salió de la carretera y tuvo que abandonar. Climent, con el sexto puesto absoluto en el bolsillo, se las prometía tan felices cuando en el último tramo, cuando ya casi se veía la meta, la transmisión del Kadett cede y tiene que abandonar.

Entre los protagonistas de la Copa Renault y tras el dominio de Cima, Cele hereda la primera posición. Tras él, Piñón y Mercedes Rueda se instalan en los puestos siguientes, muy próximos, hasta que problemas en el coche de Piñón le hacen retroceder. Pero tampoco Mercedes duraría mucho tiempo en el segundo puesto, pues un problema con un latiguillo del turbo primero y de caja de cambios después (se quedó sin segunda velocidad) le hi-

cieron retroceder hasta la cuarta plaza, dejando en manos del santanderino Martínez-Conde el segundo puesto.

Sorprendente el dominio de Javier Azcona entre los Peugeot. Entre los Peugeot Rally, poca oposición para Barrabeig, que veía cómo Lilly abandonaba el primer tramo. Y ya que hablamos del equipo Peugeot, mencionar que Juan Carlos Pradera también abandonaba por una salida de carretera, tras marcar unos tiempos modestos en la primera etapa e ir animándose en la segunda, una vez habituado al 309.

El gallego Arturo Rial, al vencer entre los Citroën AX también deja casi sentenciado este torneo de promoción, en el que se inscribían nada menos que 23 coches en esta prueba. ■

CLASIFICACIONES

1.º Bassas-Rodríguez (BMW M-3), en 3 h., 53 m., 27 s. 2.º Capdevila-Bofill (Lancia Delta Integrale), a 2'50". 3.º Ponce-León (BMW M-3), a 6'45". 4.º Bardolet-Autet (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 9'20". 5.º Alonso-Belzunces (Ford Sierra Cosworth grupo N), a 12'29". 6.º Foncueva-Martínez (Renault 5 GT grupo N), a 17'03". 7.º Egal-Malherbe (Opel Kadett GSi), a 20'49". 8.º Piñón-Peñaranda (Renault 5 GT grupo N), a 21'59". 9.º Azcona-Aldaz (Peugeot 205 GTI grupo N), a 22'19". 10.º Mtez. Conde-Aguirre (Renault 5 GT grupo N), a 22'43".

PRINCIPALES ABANDONOS

Puras-Aguado (Ford Sierra Cosworth), en el tramo 8.º, por salida de carretera, cuando ocupaba la 2.ª posición. Moratal-Rodríguez (Opel Kadett GSi), en el tramo 10.º, cuando ocupaban la 2.ª posición, por rotura de palier. Cima-Eguibar (Renault 5 GT), en el tramo 15.º, por rotura de palier, cuando ocupaban la 1.ª posición en la Copa y la 7.ª absoluta. Pradera-Zubizarreta (Peugeot 309 GTI), en el tramo 16.º, por salida de carretera, cuando ocupaban la 10.ª posición. Climent-García (Opel Kadett GSi), en el último tramo, por rotura de transmisión, cuando ocupaban la sexta posición.

CAMPEONATO DE ESPAÑA (8 pruebas celebradas)

1.º Josep Bassas (1.460 puntos). 2.º Jesús Puras (1.170). 3.º Josep M.º Bardolet (990). 4.º Borja Moratal (764). 5.º Javier Azcona (646). 6.º Pedro J. Diego (624). 7.º Fabián Liceviche (488). 8.º Joan M.º Barrabeig (486). 9.º José M.º Ponce (450). 10.º Francisco Cima (444).

POSICIONES EN LOS TRAMOS

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
Bassas	25	18	3	1	1	—
Capdevila	25	4	16	2	—	1
Ponce	25	—	2	10	8	4
Bardolet	25	—	—	6	7	8
Alonso	25	—	—	—	5	6
Foncueva	25	—	—	—	1	1
Piñón	25	—	—	—	1	2
Azcona	25	—	—	—	—	1
Hevia	25	—	—	—	—	1
Puras	7	3	—	3	1	—
Moratal	9	—	3	2	1	1
Pradera	15	—	1	—	—	—
Cima	14	—	—	1	—	5
Otamendi	16	—	—	—	—	1
Hergueta	16	—	—	—	—	1
Climent	24	—	—	—	—	1



en asociación con

la economía

"Cómo hacer negocios financieros con el Reino Unido"

(Madrid, 27 de septiembre de 1989)

Los atractivos inversores de Londres, meca europea de las finanzas, serán el denominador común de los debates que tendrán lugar en estas jornadas.

Los ejecutivos financieros británicos tienen la necesidad apremiante de diversificar sus carteras internacionales. España es, para sus carteras de valores, un mercado sumamente atractivo por su potencial de crecimiento.

En función de estas premisas, ampliamente contrastadas por la realidad, para los operadores españoles y británicos se abre un amplio campo de posibilidades de realización de negocios conjuntos.

Justificación de la convocatoria

"Cómo hacer negocios financieros con el Reino Unido", toma a Londres como su principal punto de referencia:

- Es el centro financiero más importante de Europa.
- Canaliza las inversiones norteamericanas y japonesas.
- Dispone de una estructura y capacidad de mercado realmente privilegiadas.
- El comercio internacional de valores encuentra en Londres su imprescindible punto de apoyo.
- La contratación diaria de la Bolsa de Londres es de unos 350.000 millones de pesetas.
- Unas 2.000 sociedades cotizan en "The International Stock Exchange".

Perfil de asistentes

Estas jornadas serán sumamente interesantes para todos aquellos ejecutivos financieros españoles que tienen entre sus proyectos más inmediatos el inicio o consolidación de operaciones con bancos, sociedades de Bolsa y aseguradoras sólidamente establecidas en el Reino Unido.

Objetivos que se pretenden cumplir

- Intensificar operaciones entre empresas españolas y británicas.
- Dar a conocer a los operadores españoles las oportunidades de negocio que ofrece el mercado británico.
- Facilitar la toma de posiciones en la city londinense.

Naturaleza de las entidades representadas

Los ponentes que participan en estas jornadas, representan a entidades líderes en el mercado británico.

Entidades participantes (Avance de confirmaciones)

- BANCO DE SANTANDER
- EAGLE STAR
- ESPACONTROL DELOITTE
- ENTERPRISE EVENTS LTD.
- NATIONAL WESTMINSTER BANK PLC.
- TYNDALL. UNIT TRUST MANAGERS

INFORMACIÓN E INSCRIPCIÓN

Lugar de celebración: **Hotel los Galgos Sol, Madrid**
 Fecha: **27 de septiembre de 1989**
 Horario: **de 10,00 h a 19,00 h**

MAOR INTERNACIONAL, SA
 Ayala, 85, 6º B - Madrid 28001
 Teléfono: 401 51 28 - Fax: 401 52 33



GRAN PREMIO DE ITALIA

BRAVO, PROFESOR

Enviado especial

Gigi Corbetta

TENIA razón Enzo Ferrari al haberse negado siempre a presenciar un Gran Premio; así se ahorra el disgusto de ver cómo sus coches se rompan o no eran capaces de vencer a sus rivales. Por no adoptar esa sabia postura, Giovanni Agnelli y los más altos directivos de la Fiat se llevaron un sabor amargo del Gran Premio de Italia. Habían acudido al circuito con el convencimiento de ver un festival de la escudería Ferrari,

y sólo pudieron llevarse desilusiones.

Este fue un Gran Premio que había comenzado bajo el signo de un gran duelo McLaren-Ferrari, y en el seno de la escudería de Maranello se había puesto toda la carne en el asador con el fin de quedar bien frente a los doscientos mil ferraristas, sedientos de ver cómo un coche del Cavallino volvía a repetir la hazaña del pasado año.

Durante la primera sesión de entrenamientos cronometrados, Gerhard Berger se había adjudicado la pole position provisional, seguido de su compañero Nigel Mansell, que había registrado un

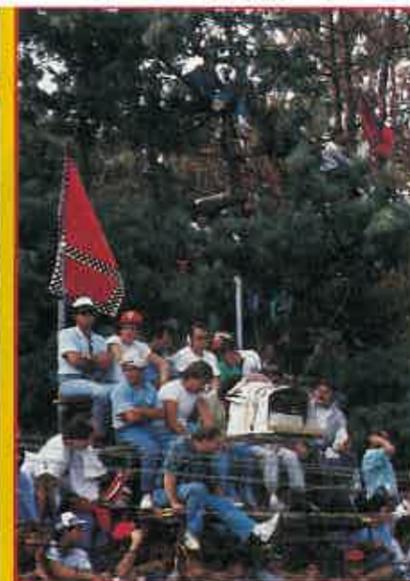
tiempo inferior de sólo cuatro centésimas de segundo. A la vista de esto, la superioridad de los Ferrari 640 sobre los McLaren MP4/5 era un hecho evidente. Además, tanto Ayrton Senna como Alain Prost comentaban que sus monoplazas eran más lentos que los Ferrari en las curvas lentas y en recta tampoco lograban recuperar su desventaja.

Mientras todo se perfilaba en favor de una victoria para Ferrari y Agnelli se mostraba dichoso en la línea de boxes, en McLaren se trabajaba duro para paliar su inferioridad momentá-

nea. Incluso Osamu Goto, máximo responsable de Honda, alegaba que la versión «Evolution 4» del motor Honda era más conducible que la que se había utilizado en Spa, y por lo tanto la inferioridad de los McLaren respecto a los Ferrari no tenía nada que ver con los propulsores Honda.

El jubilo ferrarista siguió vivo hasta el minuto cuarenta y seis de la segunda sesión de clasificación, momento en el que Senna marcó el increíble tiempo de 1:23.720, sólo dos décimas y seis centésimas inferior al récord absoluto del circuito, registrado por Nelson Piquet en 1986 cuando la regulación del turbocompresor estaba limitada a 4 bar.

Al respecto, Ron Dennis comentó: «Esta pole position es la más valiosa de todas las de Senna —y añadió—, todo ha sido mérito suyo, nosotros no hemos hecho nada.» Sin lugar a dudas, el resultado de Senna fue como una du-



Para los «tifosi» fue necesaria una televisión además de presenciar la carrera. El fanatismo está siempre presente.



Ayrton Senna fue el gran dominador hasta el momento del abandono. El motor de su coche le traicionó.



En contra de todo pronóstico, en la salida nadie intentó adelantar por donde no se debe. Senna tomó la primera posición.



cha fría para los «tifosi» y también para los hombres de Ferrari, que una vez más vieron cómo un McLaren había rodado un segundo más rápido que su coche. Sin embargo, la «machada» de Senna velaba el primer castigo impuesto a Prost por su contrato con Ferrari. Ni Ron Dennis ni los hombres de Honda aceptaban los aplausos que desde las gradas el público le propinaba al profesor, al que veían como su futuro ídolo. Prost no lograba poner a punto su MP4/5, que a cada cambio respondía de forma desconcertante. Además el motor, que según Honda era especialmente potente para las clasificaciones, no proporcionaba un buen rendimiento y Prost se veía incapaz de

Giovanni Agnelli, presidente de la FIAT, acudió a Monza para saludar a sus pilotos y apoyar moralmente al equipo. Berger fue el que mejor defendió los colores de Ferrari frente a la muchedumbre de «tifosi».



dejó de luchar y recibió desde los boxes la orden de conducir con cautela y conservar la segunda posición. Sin embargo, Mansell, a partir de la vigésima vuelta empezó a notar anomalías en el funcionamiento del cambio, problema que le obligó a retirarse a diez vueltas del final cuando, al salir del viraje Ascari, se quedó sin selección de las velocidades. Mientras tanto, Prost rodaba hacia la victoria sin rivales y con el único temor de una avería mecánica. Su carrera la basó en la estrategia de no seguir a Senna y estar a la espera de verlo que pasaba con los Ferrari. A partir de ahí emprendió su remontada, llevada a cabo con la maestría que desde siempre le distingue: sin errores y conduciendo con el margen de seguridad apropiado, porque las carreras se ganan cuando se llega hasta el final, y Prost lo logró a pesar de que el motor de su coche no daba potencia y el chasis tampoco tenía el «feeling» necesario.

La mala suerte de Senna y Mansell favoreció a los pilotos de Williams, que, a pesar de tener todavía el viejo FW12A, lograron ocupar la tercera y cuarta posición. Thierry Boutsen tuvo la mejor parte y sin luchar con exceso se situó en el tercer lugar, mientras que Riccardo Patrese no pudo plantear batalla por un problema en una suspensión que le hacía derivar el coche hacia la derecha.

Para no perder la costumbre, el jo-



Una vez más, Thierry Boutsen se subió al podio debido a la regularidad con que se planteó la carrera. Las posibilidades de su Williams eran modestas, aunque el motor Renault dio buen juego

acercarse a los Ferrari y todavía menos a su compañero de equipo. A raíz de esto, en el motorhome de McLaren se reunieron Senna, Prost, Goto y Dennis para sopesar la situación. Al parecer hubo más que palabras, y después de decir: «Esta noche estudiaré si mañana corro o me quedo en el hotel», Prost se fue dando un portazo, que significó el principio de la ruptura moral con su equipo. Pero Prost es un caballero ade-

más de ser el profesor y a primera hora del domingo estaba en el circuito intercambiando opiniones con Neil Oatley —su ingeniero— acerca de los reglajes más apropiados para la carrera.

Por otra parte, a la vista de la amenaza ferrarista, Ron Dennis no podía boicotear a Prost. Por si a Senna le pasara algún percance, el coche del profesor tenía que reunir las condiciones para defender a McLaren.

Como se dijo en un principio, se dio la salida al Gran Premio con el vaticinio de ser la carrera del siglo, en la que los pilotos de Ferrari lucharían sin cuartel para demostrar que la superioridad de McLaren ya no era tanta. Por el contrario, la carrera fue un aburrimiento, sin apenas luchas ni acontecimientos imprevistos que representen la «pimienta» de un Gran Premio. Para no variar, Senna optó por emprender

una huida desenfadada desde el momento en que vio la luz verde en el semáforo. Una vez más, él y su MP4/5 se fueron alejando de forma vertiginosa, interponiendo entre él y Berger un segundo por cada vuelta. En los primeros compases de la carrera, el piloto de Ferrari intentó por todos los medios aminorar su desventaja. «Era imposible seguirle —dijo al finalizar la carrera—. No había ningún tramo en el que Senna no fuera inalcanzable.» Cabe decir que la estrategia por la cual optó era un disparate. De no haberle ocurrido ningún percance, su victoria se hubiese sellado con una superioridad insultante ya que repitió once veces seguidas la vuelta rápida. Sin embargo, su sueño de gloria se esfumó al cumplirse la vuelta cuarenta y cuatro, momento en el que su motor se rompió. «Desde el principio forcé al máximo el propulsor —dijo— y poco antes de que se rompiera había empezado a parpadear el piloto rojo que indica la falta de presión del aceite. De todos modos seguiré atacando hasta la última carrera para renovar mi título mundial.»

En el momento de su retirada, Prost se encontraba en segunda posición, después de haber superado a un Mansell que le saludó en el adelantamiento y posteriormente a Berger. Ambos pilotos de Ferrari lucharon desesperadamente para contrarrestar el acoso de



Sin lugar a dudas, Jean Alesi es la gran revelación de esta temporada. Sacó el máximo partido a su Tyrrell, sin cometer errores

Prost, pero los coches de Maranello, a pesar de estar equipados con los nuevos motores con la carrera del pistón más corta y doble encendido, no pudieron con la superioridad del McLaren del profesor. Berger, al verse superado,

ven Jean Alesi volvió a dar el «campanazo» al situarse en la cuarta posición, después de haber desarrollado una carrera excelente, sin errores y sin obcecarse en querer «demostrar». Por el contrario, su compañero Jonathan Pal-



mer se salió de la pista y se quedó embarrado en la gravilla.

En Monza los Brabham volvieron a encontrar la competitividad, buena prueba de ello fue la sexta posición obtenida por Martin Brundle a una vuelta de Prost.

Después del ajetreo que Minardi pasó en los entrenamientos por los problemas de Luis Pérez-Sala, la carrera terminó de la mejor forma. Martini y Sala lograron clasificarse en la séptima y octava posición respectivamente. Martini se vio beneficiado por la ruptura del motor ocurrida a Alex Caffi a

Por una vez, René Arnoux no hizo locuras ni obstaculizó a nadie. Al final, logró ocupar el noveno lugar. En la primera variante, Oliver Grouillard se vio arrinconado por Alex Caffi y Nicola Larini.



MONZA EN BREVE

- A finales de la presente temporada Nelson Piquet pasará a la escudería Benetton como primer piloto y formará equipo con Alessandro Nannini. Sin embargo, Emanuele Pirro se tendrá que buscar un nuevo puesto de trabajo. También se ha vuelto a comentar la posibilidad de que John Barnard sustituya a Rory Byrne como director técnico.

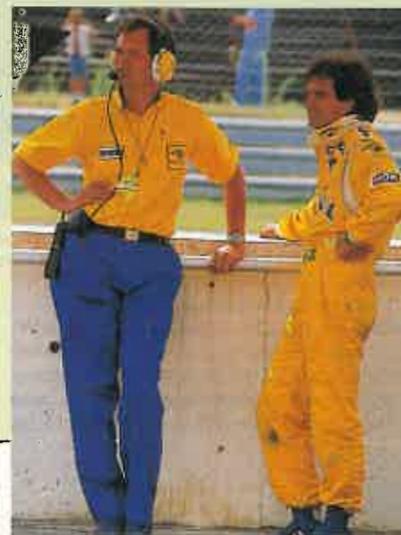
- En la segunda sesión de clasificación, Stefano Modena fue descalificado totalmente, por no haber parado a controlar el peso de su monoplaa al entrar en los boxes. Además fue multado con la cantidad de cinco mil dólares, multa impuesta por los comisarios de la FISA.

- Por medio de fuentes muy confidenciales, se ha sabido que Honda ha tomado la decisión de emprender la aventura del campeonato CART. Con vista a 1991, el coloso japonés alineará un monoplaa en el campeonato americano y para ello cuenta con la colaboración de McLaren que, lógicamente, diseñará y construirá todo lo que no sea el propulsor.

- Pier Carlo Ghinzani abandonará la

Fórmula 1 al terminar la presente temporada. Las razones que le han inducido a tomar esa decisión han sido dos: demasiadas ocupaciones en los negocios personales y lo mortificante que él considera las sesiones de preclasificación.

- El ingeniero Carlo Patrucco, vicepresidente de la Confindustria italiana, está en negociaciones para comprar la parte de acciones de la escudería Lola, pertenecientes al desafortunado Didier Calmels, acusado de uxoricidio. Si todo se resuelve favo-



rablemente, el equipo Lola-Lamborghini será reestructurado totalmente y contará con la aportación de nueva savia tecnológica.

- En una rueda de prensa convocada por Camel, se ha manifestado que Derek Warwick y Martin Donnelly serán los pilotos del equipo Lotus en la próxima temporada. Por otra parte se ha dicho también que la escudería inglesa utilizará motores Lamborghini sólo a lo largo de 1990, a la espera del propulsor Porsche.

- El mercado de pilotos está en su máximo apogeo, y la escudería Arrows ha hecho público que Satoru Nakajima y Gregor Foitek serán sus pilotos en la próxima temporada.

- En la tarde del viernes, Jean Marie Balestre —presidente de la FISA— fue a saludar amablemente a Frank Williams que, como siempre, dirigía desde su silla de ruedas. Balestre se quedó detrás de Williams para hablar con alguien y al ver un gesto que Williams hizo con una mano, interpretó que deseaba que alguien le empujara la silla. Balestre se apresuró a empujar con tanto ímpetu que, al estar la silla frenada la hizo volcar tirando al suelo al desafortunado Frank.



Una vez más Satoru Nakajima terminó la carrera en el último lugar, mientras que Nelson Piquet se salió de la pista cuando Bernard Gachot perdió el control de su coche.

También para Ivan Capelli esta carrera fue desafortunada, a pesar de haber logrado remontar desde la decimooctava posición hasta la séptima. Al



Luis Pérez-Sala fue protagonista de una carrera conservadora. Su buen sentido le premió.

llegar a mitad de la carrera el motor Judd de su March «explotó».

A falta de cuatro Grandes Premios para que finalice la temporada, el Campeonato del Mundo de Constructores ya está decidido en favor de la escudería inglesa McLaren que tiene una ventaja sobre su más inmediato rival, Williams, de setenta puntos, ventaja imposible de salvar en las pruebas que restan. En el Mundial de pilotos Prost tiene veinte puntos de ventaja sobre Senna y cabe la posibilidad de que el próximo año en el Ferrari del profesor esté el número uno. Por su parte, Ron Dennis hará todo lo posible para que eso no ocurra, desde el momento en que su

seis vueltas del final, y Sala terminó en octava posición, aunque sólo adelantó a Mauricio Gugelmin en la primera vuelta y posteriormente a René Arnoux y a Satoru Nakajima.

Para la escudería Benetton el Gran Premio de Italia fue un sinfín de problemas que terminó con el abandono de ambos pilotos. Por una parte, Emanuele

le Pirro se retiró por rotura de la transmisión ocurrida en las primeras vueltas. Sin embargo, Alessandro Nannini estuvo rodando en sexta posición a lo largo de las primeras quince vueltas, entró posteriormente en los boxes por problemas de neumáticos y a su vuelta, tuvo problemas en los frenos que le obligaron a retirarse.

¡SER PILOTO DURANTE UN DIA! La más extraordinaria aventura



FORMULA CLUB EN COLABORACION CON EL RACE ORGANIZA SESIONES DE PILOTAJE Y OCIO EN F.3 Y F.1 EN EL CIRCUITO DEL JARAMA

PROXIMAS JORNADAS: 21, 22, 23 y 24 de Octubre

INFORMACIONES:

Fórmula Club: Srta. Carmen Paredes
Tel. 91-308 70 88



UNICO REQUISITO: DESEAR PROBAR NUEVAS SENSACIONES EN TOTAL SEGURIDAD

MILAGRO EN MONZA

PARA Luis Pérez-Sala, ningún Gran Premio como este de Italia pudo haber comenzado peor y terminado mejor. En realidad, haber logrado clasificarse en la octava posición refleja una actuación de todo respeto. Sin embargo, el día del sábado, anterior a la carrera, salió a la pista en la sesión de entrenamientos libres con su Minardi M189, cuyo chasis era totalmente nuevo. Luis se animó demasiado al ver el buen rendimiento del coche sobre mojado, y en el viraje Ascari se salió de la pista y terminó contra las defensas, destrozando su coche. Al regresar a los boxes hubo un mal entendido con su ingeniero respecto al «muletto», y Luis tomó la decisión de marcharse al hotel. Giancarlo Minardi mandó a un mecánico en su busca, para que tomara parte en la última sesión de clasificación. Luis a los mandos del «muletto» no tuvo suerte y no logró clasificarse. Afortunadamente, Stefano Modena fue descalificado y eso dio pie para que Luis tomara la salida y desarrollar así una buena carrera que, junto al Gran Premio de Inglaterra, ha sido la mejor desde su entrada en la Fórmula 1. En la vida, y más en la F-1, hay que tener fe.



El motor Judd traicionó a Ivan Capelli cuando rodaba en séptima posición.



El Eurobrun dio disgustos a Larrauri. El hijo de Walter Brun se divirtió

enfado con Prost llega hasta tal extremo que en el podio, después de haber recibido la copa de constructores, se la tiró a los pies de Prost. Este, por un momento, pensó que se trataba de una broma, pero al ver que Ron Dennis le dio la espalda y se fue, el profesor comprendió que era un desplante que se sumaba a los perjuicios recibidos en el equipo, a lo largo de los tres días del Gran Premio. Sin embargo, el profesor se metió a los «tifosi» en el bolsillo con el caballeroso gesto de tirar su copa, que le acreditaba como vencedor, a la muchedumbre.

PARRILLA DE SALIDA

G. Berger (Ferrari) 1 24 734	A. Senna (McLaren-Honda) 1 23 720
A. Prost (McLaren-Honda) 1 25 510	N. Mansell (Ferrari) 1 24 734
T. Boutsen (Williams-Renault) 1 26 155	R. Patrese (Williams-Renault) 1 25 545
A. Nannini (Benetton-Ford) 1 27 052	P. Alliot (Lola-Lamborghini) 1 26 780
J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 27 399	E. Pirro (Benetton-Ford) 1 27 397
M. Brundle (Brabham-Judd) 1 27 627	N. Piquet (Lotus-Judd) 1 27 508
J. Palmer (Tyrrell-Ford) 1 27 822	M. Alboreto (Lola-Lamborghini) 1 27 803
D. Warwick (Arrows-Ford) 1 28 092	P. Martini (Minardi-Ford) 1 27 923
I. Capelli (March-Judd) 1 28 430	A. De Cesaris (BMS-Dallara) 1 28 129
A. Caffi (BMS-Dallara) 1 28 596	S. Nakajima (Lotus-Judd) 1 28 411
B. Gachot (Onyx-Ford) 1 28 684	O. Grouillard (Ligier-Ford) 1 28 669
N. Larini (Osella-Ford) 1 28 773	R. Arnoux (Ligier-Ford) 1 28 685
L. P. Sala (Minardi-Ford) 1 29 293	M. Gugelmin (March-Judd) 1 28 293

NO PRECLASIFICADOS: S. Johansson, 1.28.588. G. Tarquini, 1.28.813. R. Moreno, 1.28.864. P. Ghinzani, 1.28.884. B. Schneider, 1.29.472. A. Suzuki, 1.30.085. O. Larrauri, 1.30.089. Y. Dalmas, 1.30.382. E. Bertaglia, 1.31.606.
NO CLASIFICADOS: E. Cheever, 1.20.554. C. Danner, 1.31.830. Ph. Raphael, 1.36.295. S. Modena, descalificado.

CLASIFICACION FINAL

- 1.º Alain Prost (McLaren Honda), 1 19 27 550
- 2.º Gerhard Berger (Ferrari), 1 19 34 876
- 3.º Thierry Boutsen (Williams-Renault), 1 19 42 525
- 4.º Jean Alesi (Tyrrell-Ford), 1 19 41 097
- 5.º Riccardo Patrese (Williams-Renault), 1 19 52 185
- 6.º Martin Brundle (1 19 56 173)
- 7.º Pier Luigi Martini (Minardi-Ford), 1 20 44 089
- 8.º Luis Pérez-Sala (Minardi-Ford), 1 19 36 571
- 9.º René Arnoux (Ligier-Ford), 1 20 09 652
- 10.º Satoru Nakajima (Lotus-Judd), 1 21 48 800
- 11.º Alex Caffi (Dallara-Ford), 1 12 39 334

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

- 1.º Alain Prost, 71 puntos
- 2.º Ayrton Senna, 51 puntos
- 3.º Nigel Mansell, 38 puntos
- 4.º Riccardo Patrese, 28 puntos
- 5.º Thierry Boutsen, 24 puntos
- 6.º Alessandro Nannini, 14 puntos
- 7.º Nelson Piquet, 9 puntos
- 8.º Gerhard Berger, 6 puntos
- 9.º Michele Alboreto, 6 puntos
- 10.º Eddie Cheever, 6 puntos
- 11.º Derek Warwick, 6 puntos
- 12.º Johnny Herbert, 5 puntos
- 13.º Jean Alesi, 5 puntos
- 14.º Andrea de Cesaris, 4 puntos
- 15.º Maurizio Gugelmin, 4 puntos
- 16.º Stefano Modena, 4 puntos
- 17.º Alex Caffi, 4 puntos
- 18.º Christian Danner, 3 puntos
- 19.º Stefan Johansson, 2 puntos
- 20.º René Arnoux, 2 puntos
- 21.º Pier Luigi Martini, 2 puntos
- 22.º Martin Brundle, 2 puntos
- 23.º Gabriele Tarquini, 1 punto
- 24.º Olivier Grouillard, 1 punto
- 25.º Luis Pérez-Sala, 1 punto
- 26.º Jonathan Palmer, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

- 1.º McLaren-Honda, 122 puntos
- 2.º Williams-Renault, 52 puntos
- 3.º Ferrari, 44 puntos
- 4.º Benetton-Ford, 19 puntos
- 5.º Arrows-Ford, 12 puntos
- 6.º Tyrrell-Ford, 11 puntos
- 7.º Lotus-Judd, 9 puntos
- 8.º Dallara-Ford, 8 puntos
- 9.º Brabham-Judd, 6 puntos
- 10.º March-Judd, 4 puntos
- 11.º Rial-Ford, 3 puntos
- 12.º Ligier-Ford, 3 puntos
- 13.º Minardi-Ford, 3 puntos
- 14.º Onyx-Ford, 2 puntos
- 15.º AGS-Ford, 1 punto

RALLYE

EL FUTURO GRUPO B

La Federación Francesa de Automovilismo prepara un proyecto para reglamentar debidamente, lo que sería un nuevo grupo de



Rallyes. Aún sin matizar, los principales requisitos serían: veinte unidades construidas adaptaciones de vehículos homologados, de los que se hayan fabricado como mínimo 10.000 ejemplares durante un año, con cuatro plazas, construidos y homologados por marcas que ya hayan homologado algún vehículo en grupos A o N, con motores atmosféricos de 2,3 litros con un máximo de seis cilindros; cuatro válvulas por cilindro, la tracción total estaría permitida aunque el vehículo de serie sólo tuviese tracción a un solo eje.

La última palabra la tendrá la FISA, pero el nuevo grupo no estaría en marcha hasta el 92.

MOTOCICLISMO

SITO, A 500 EN EL 90

La temporada que viene tendremos ocasión de ver a nuestro bicampeón mundial de 250 centímetros cúbicos, Sito Pons, en la fórmula reina de las motos, los 500 centímetros cúbicos. Sito luchará por el primer puesto entre los mejores pilotos del mundo, Eddie Lawson, Wayne Gardner, ecétera, gracias



al contrato que en días pasados firmó en Japón con la marca Honda. Sito dispondrá de la misma moto con que los dos campeones del mundo han corrido esta temporada. La primera toma de contacto será, muy probablemente, en el circuito brasileño de Goiania.

Boxes

El Rallye de Montecarlo va a sufrir modificaciones en su edición del 90. La clásica prueba se iniciará en Reims el viernes 19 en lugar del tradicional sábado. Las etapas quedarán establecidas de la siguiente manera a partir del domingo 21: Mónaco-Aubenas (6 especiales), Aubenas-Gap-Mónaco (12 especiales) y una última noche muy apretada con cinco especiales.

La firma italiana Aprilia ha lanzado ya su versión carreras-cliente para la temporada 1990. Se trata de una evolución de la motocicleta que esta temporada ha empleado Didier Radigues. Esta



moto tiene el chasis de aluminio mientras que el motor es derivado del Rotax con disposición en V a 90 grados. Esta versión es más ligera que la precedente gracias al empleo de materiales como magnesio, titanio, ergal y, naturalmente, la fibra de carbono. Las primeras entregas se realizarán a finales de año y el precio es cercano a los cinco millones de pesetas.

OTRA prueba presentada este verano ha sido el París-Dakar. El programa para esta decimosegunda edición comenzará el 21 de diciembre y, hasta el 16 de enero, transcurrirá por un itinerario inédito en un 80 por ciento. Chad, Níger y Guinea serán algunos de los países que acogerán a la carrera y se cambian tam-

bién los puertos de embarque siendo éstos Génova y Trípoli. En cuanto a las novedades del reglamento, vuelven los camiones de serie y se admitirán prototipos turbocomprimidos.

A Markku Allen le han dejado solo para ir al Rallye de Australia con el equipo Lancia Martini. Florio pilotará otro Integrale para Jolly-Club y Ericsson no ha sido reclamado para formar parte de la expedición. La ausencia de este último podría estar debida a su reciente victoria en el 1.000 Lagos al volante de un Mitsubishi.

PROSIGUEN los trabajos en Albacete sobre lo que será el futuro circuito permanente de La Torrecica. Una comisión de la Federación Española de Motociclismo ha visitado las obras, ya muy avanzadas, y se nombró una comisión de trabajo que supervisará la evolución del nuevo trazado manchego. La fecha prevista de terminación está fijada para el mes de septiembre de 1990.

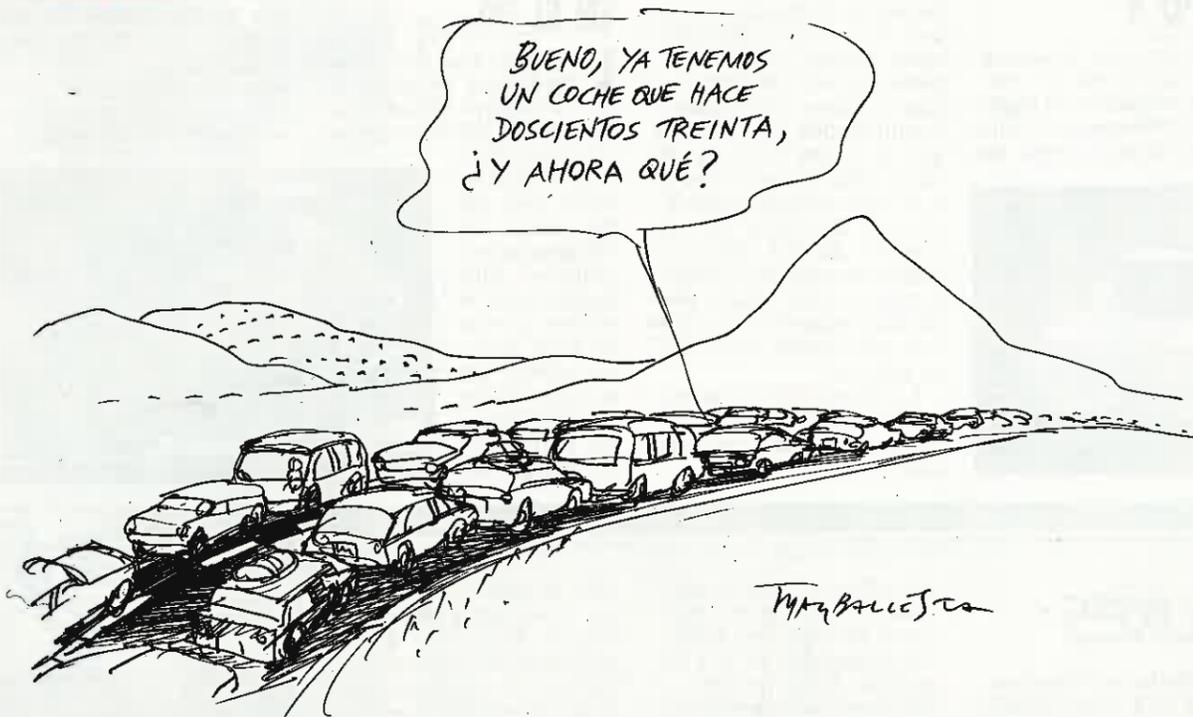
PORSCHE ha logrado la primera victoria en una prueba del campeonato CART americano, el equivalente de la Fórmula 1. El triunfo lo lograba el piloto Teo Fabi en el cir-

cuito de Mid-Ohio seguido a sólo siete segundos por Al Unser con Lola-Chevy.

LOS días 30 de septiembre y 1 de octubre se celebrará por tercer año consecutivo el Raid Verde. En esta peculiar prueba, que se desarrolla por la sierra madrileña, los participantes se enfrentan al recorrido campo a través con la sola ayuda de un plano y una brújula. Además tienen que superar pruebas especiales de vadeo, camuflaje, orientación, etc. La presente edición tendrá 250 participantes y premios de 250.000 en metálico y medio millón en material cedido por las casas comerciales. Para mayor información dirigirse a la redacción de Guía del Ocio, Alberto Aguilera, 58, teléfono (91) 449 11 13.



BALLESTA



Garriga tras los pasos de Sito



J. M. CASANOVAS

YA es hora de que se diga que si en algo el deporte español es campeón del mundo, indiscutible número uno, es en motociclismo. Por segundo año consecutivo, de cuatro títulos tres han viajado a nuestro país. Es un récord del libro Guinness. Es un éxito de nuestros pilotos y un mérito de sus patrocinadores.

Vamos a ser muy claros. Nuestro motociclismo se apoya en tres piernas y sin ninguna de ellas podría caminar. Pilotos, motos y sponsors. Porque si **Crivillé** ha puesto su talento, Marlboro ha puesto el dinero para que **Cobas** y **Giró** pudieran trabajar sin problemas. **Sito** ha subido al pódium, pero Campsa ha conseguido que a precio de oro tuviera las mejores Hondas. Y si Derbi ha podido conseguir un nuevo galardón, no sólo se debe a las manitas de **Champi** sino a Cepsa y compañía, que pagaron lo suyo para que el proyecto fuera posible.

Dicho esto, vayamos con lo que se cuece ya de cara al 90. Mientras **Crivillé** saborea las mieles del triunfo y se deja querer, **Aspar** sigue deshojando la margarita y **Champi** ve recompensados sus esfuerzos de muchos años y se asegura su continuidad en Derbi.

Por otro lado, **Sito Pons** regresa de Japón con el contrato de 500 bajo el brazo y con un ambicioso programa de entrenamientos invernales para hacerse a la nueva categoría. **Joan Garriga** se despierta de un 1989 que ha sido un

mal sueño para él y decide también dar el gran salto, seguir los pasos de **Sito**, y consigue de Yamaha una 500 con la que confía resucitar la fama perdida.

Lo de **Garriga** esta temporada ha sido alucinante. Nadie podía imaginar que tendría tan mala suerte, que conseguiría tan pobres resultados y que desaparecería de los lugares de honor con la misma velocidad con que en el 88 se convirtió en la gran revelación.

Desde las primeras carreras dejó entrever bien claro que **su nueva Yamaha** le llevaría a la frustración. «Esta moto no me quiere», dijo en una reflexión filosófica que con el paso de los Grandes Premios fue tomando cuerpo. El piloto barcelonés también hizo una apostilla: «Lo que es seguro, es que no se me ha olvidado lo de pilotar, aunque lo parezca».

Garriga no ha querido seguir en el cuarto de litro temeroso de que la próxima campaña volviera a tener una máquina poco competitiva y se ha subido al medio litro donde las Yamaha sí están al nivel de las Honda. Además, tiene la espina clavada de **Sito** en su corazón y quiere plantarle cara en la categoría reina.

Los dos están igual. **Sito** ha corrido en 500 con Suzuki y **Garriga** con **Cagiva**. Los dos tendrán moto oficial y los dos sueñan con hacer algún pódium en su nueva categoría. Es decir, todo hace suponer que el viejo duelo **Sito-Garriga** resucitará en su máxima expresión. Puede ser apasionante.

¿Qué pinna Eristoff en tu historia?



VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

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

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

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



Vehículos de Ocasión. Coches de primera.



AL VOLANTE DEL R-21 QUADRA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

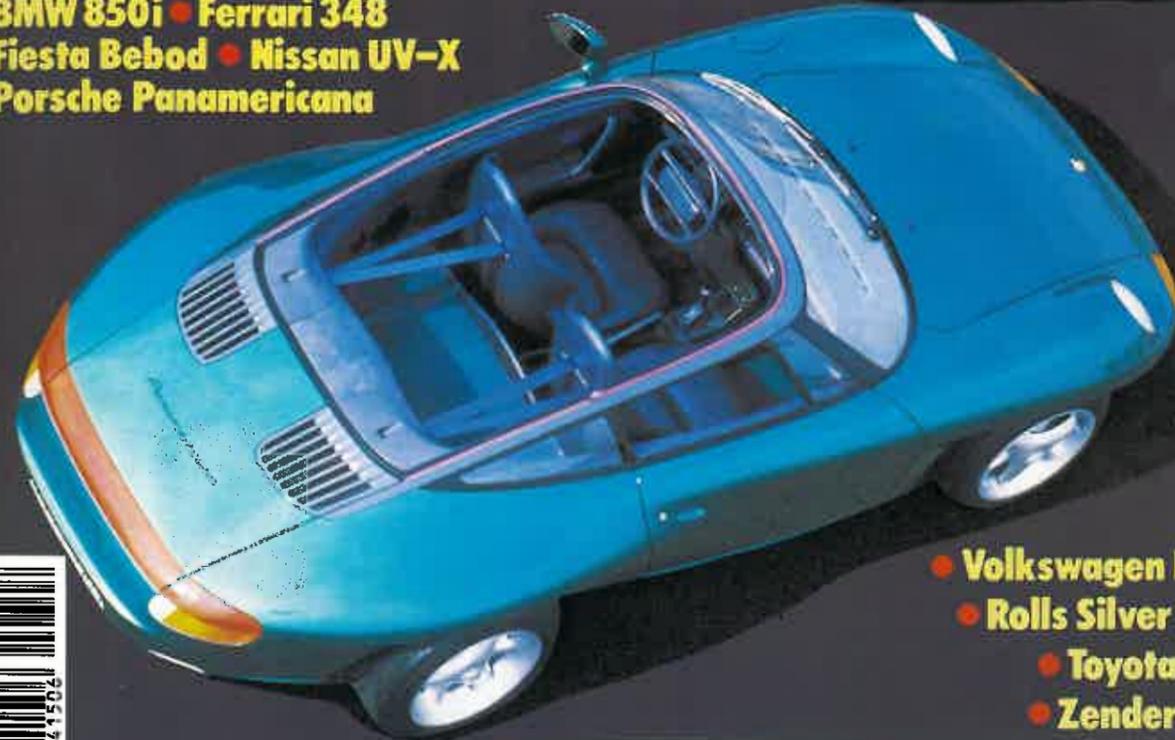
16 de septiembre de 1989

Núm. 308 • 275 ptas.

ULTIMISIMO FRANCFORT



- BMW 850i • Ferrari 348
- Fiesta Bebo • Nissan UV-X
- Porsche Panamericana



- Volkswagen Futura
- Rolls Silver Spur II
- Toyota Celica
- Zender Fact 4



RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS • G.P. DE ITALIA DE F-1