

PRUEBA DEL LANCIA DELTA INTEGRALE 16V



SEMANAL Motor 16 GRUPO

23 de septiembre de 1989

Núm. 309 • 275 ptas.

ESPECIAL

IAA 89

89. Internationale Automobil-Ausstellung
24.-24. September 1989 - Frankfurt

Die Ausstellung mit 100 Ausstellungen
Europas größtes Auto-Event

**DAS AUTO
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN**

FRANCFORT

SALON DE BELLEZA

- BMW 850i
- AUDI CABRIO



- HONDA ACCORD



- NISSAN 300 ZX
- FERRARI 348 TB



• EN ENERO SUBE EL SEGURO

**EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE
DEBE SER ORIGINAL.**



RECAMBIOS ORIGINALES.

Japón-Europa: es la guerra

LOS fabricantes europeos están preocupados. Parece que este año las ventas no van a alcanzar los niveles de 1988. En algunos mercados, la demanda ha decrecido. En España la cuestión es otra: las limitaciones crediticias van a traer esa recepción, inevitable a los ojos de las grandes marcas. Pero lo que más preocupa en estos momentos al conjunto de la industria europea es su homóloga japonesa. En el Salón de Francfort, ocasión única para pulsar el ambiente, los directivos de las principales empresas han expresado su preocupación en voz alta.

Antes o después, Europa va a ser un mercado abierto, y eso es lo que más temen los grandes del Viejo Continente. Hoy por hoy, la penetración nipona en Europa es del 15 por ciento. No es el caso de los Estados Unidos, donde el Honda Accord está entre los modelos más vendidos, habiendo logrado en algunos meses el número uno del ranking del mercado. Allí tienen aún más peso específico. Pero en el caso de que el nuestro fuera un mercado abierto, los modelos japoneses sin duda competirían con los best sellers de aquí. Salvo en Alemania, los demás mercados importantes, entre los que se encuentra España, tienen contingentadas las ventas niponas. Son unos cupos que los Fiat, PSA, Renault, VW, etcétera, quieren mantener durante cinco años



más. Y lo hacen apelando a «una verdadera unidad económica y social», a la necesidad de «una Europa comunitaria con posiciones firmes y claras» o «una organización política europea».

Los japoneses, entretanto, saben que la única forma de abrir brecha es implantándose como fabricantes europeos. Nissan y Suzuki, en España, con vehículos todo terreno e industriales ligeros; Honda, Toyota y Nissan, en Gran Bretaña, con turismos, amén de otras plantas de ensamblaje en otros países, son los que hoy día tienen mayor peso específico. La producción en Europa es la fórmula idónea para acceder a los puntos de venta sin limitaciones, siempre y cuando no prospere la tesis de Giovanni Agnelli, que propone sumar la producción en Europa a las importaciones y fijar así un máximo insuperable.

Sin embargo, por ahora, parece que la batalla se va a librar en torno al 80 por ciento. Este es el porcentaje mínimo de contenido europeo que se quiere fijar para los coches japoneses fabricados en Europa. La noticia no es nueva, pero sí la determinación con que se ha puesto sobre el tapete en Francfort. Jacques Calvet, el presidente de PSA, ha llegado a apelar a la continuidad del empleo y al equilibrio comercial como los grandes ejes que dependen del famoso 80 por ciento. La batalla Europa-Japón acaba de iniciar una nueva fase.

Alberto Mallo

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
18	ECONOMIA El seguro, más caro en enero
21	MERCADO Estadística
34	LO ÚLTIMO Especial Francfort
36	Ferrari 348
38	Mercedes Limusina
40	BMW 850i
42	Seat Proto T
43	Opel Omega 24V
44	Motor Saab 2.3-16



46	Honda Accord
49	Land Rover Discovery
51	Toyota 4.500 GT
53	Audi Cabrio
54	Audi V-8
72	A FONDO Seat Marbella GLX
76	DEPORTE Motos: G. P. de Brasil
78	Sport Prototipos en Spa
83	F-3.000 en Spa
84	Rallye de Australia

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. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); 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 Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique, Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Ruc y María Arnau. P.º San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta, Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Lotes 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 Commar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SGEL. 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.



PAG. 8: PRUEBA DEL DELTA INTEGRALE 16V

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precio extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 1.500 pesos.

BARCELONA

MAS REPRESION

EN el pleno del Ayuntamiento barcelonés celebrado la pasada semana, el



concejal del área de circulación, Joan Torres, presentó su informe sobre el tráfico y las medidas previstas en un futuro inmediato. Este conjunto de medidas se centran en la represión y la mano dura: incremento de grúas y cepos, subida de importe de las multas, «especial aten-

En voz baja

Ferrari al grupo Fiat, con generosísimos beneficios en los últimos años, no justificaría estas ayudas estatales y que la inversión tecnológica debería asumirla la propia Fiat.

- Mazda prepara el lanzamiento de un «microcoche» de tres metros de longitud y carácter eminentemente urbano. Se presentará en el próximo Salón de Tokio, y aunque de momento no está prevista su exportación, algunos mercados europeos meridionales podrían recibir este nuevo modelo en vez del 121. Mazda, que quiere estar fabricando coches en Europa después de 1992, ve que hay un mercado, definido por los Y-10 e Innocenti, en el que puede competir con todo tipo de garantías con sus productos de auténtico lujo.

ción» a las motos e incremento de tarifas en las zonas de aparcamiento regulado en el AREA. Como se ve, la ciudad que presume de tecnología punta en control de tráfico no escapa al tradicional «garrote y tente tieso» para combatir la indisciplina.

NISSAN

LLEGA EL PRAIRIE

LAS primeras unidades del Nissan Prairie están ya en los concesionarios. Se trata del competidor más directo del Renault Espace, por ahora sólo en versión gasolina de 102 caballos.

Entre el equipamiento de serie cabe destacar el aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctricos y retrovisores de mando eléctrico, así como un completísimo equipo de autorradio que lleva incluido el sonido estereofónico. Su precio final, aún no comunicado, rondará los tres millones doscientas mil pesetas.



SAAB-FORD

ACUERDO, SI; VENTA, NO

EL presidente de Saab Scania se ha apresurado a anunciar que no habrá venta de la división de automóviles a Ford. Ha ratificado las conversaciones con la multinacional norteamericana y los posibles acuerdos en el área de distribución y en el desarrollo de una nueva generación de automóviles, pero ha insistido en que en las negociaciones no se contempla la participación de Ford en Saab.

ELEGANCIA

REUNION EN PARIS

POR segundo año consecutivo, se ha celebrado en los jardines de la Bagatelle, en las proximidades del parisino Bois de Boulogne, un interesantísimo concurso de elegancia en el automóvil con el que los franceses quieren emular e incluso superar al norteamericano de Pebble Beach.

Cerca de 50 glorias del automóvil han competido por un título reñidísimo, que finalmente ha obtenido un Delahaye 135 MS Cabriolet del año 1938. Entre los finalistas, este bellísimo Mercedes 300 SL «Ala de



gaviota», siempre estrella en cualquier reunión de clásicos.

RECTIFICACION

LA POTENCIA DE LOS 21

EN nuestro número anterior y dentro del cuadro técnico referente a

RENAULT 21

	GTS	TXE aut.	TXI	GTD	TURBO DX	TXI QUA.	T. QUADRA
Potencia máxima (CV/rpm)	91/5.750	120/5.500	140/6.000	74/4.500	88/4.250	140/6.000	175/5.200
Par máximo (kg.m)	14,1/3.000	17,1/4.500	17,9/4.300	14,2/2.250	18,5/2.000	17,9/4.300	27,5/3.000



RENAULT

NUEVO DIRECTOR COMERCIAL

REESTRUCTURACION en la cúpula directiva de FASA Renault con el nombramiento de un nuevo director comercial. El elegido es en esta ocasión Gabriel Gil Arroyo que coordinará tres direcciones: marketing, ventas y postventa. Nació en la localidad zaragozana de Grisel hace treinta y ocho años, es ingeniero industrial y últimamente desempeñaba el cargo de director de ventas tras haber desempeñado funciones de responsabilidad en Italia, como director adjunto de ventas y en FASA.

VOLVO-ENASA

DAIMLER Y MAN PLANTAN CARA

LA presentación formal de un proyecto conjunto entre las firmas Daimler y Man para comprar la mayoría del capital de la Empre-

la nueva gama de Renault 21, los valores de la potencia y el par motor aparecieron dados en kilowatios y newton-metro. Tras la conversión necesaria de sistema las cifras quedarían como sigue a continuación:

OLIMPIADAS

LA CAMISETA MAS GRANDE

LA sede central de Seat en Barcelona, un edificio de quince plantas sito en la plaza Cerdá, se ha visto enfundada en una enorme camiseta de atleta

olímpico. De este espectacular modo la firma automovilística proclama a los cuatro vientos su condición de patrocinador oficial de los Juegos. Dado que es lugar de paso obligado en el recorrido desde el aeropuerto al centro de la ciudad, serán miles de visitantes los que van a ver tan vistoso montaje.



sa Nacional de Autocamiones (Enasa) ha endurecido fuertemente la competencia con la empresa sueca Volvo, que busca también adquirir el 80 por ciento de la firma española integrándola en su



estrategia destinada sobre todo al continente europeo. Los escarceos de la compañía holandesa Daf y de la italiana Iveco, empresas también dedicadas a la producción de camiones y vehículos industriales, parecen quedar fuera del combate que mantienen alemanes y suecos en los últimos días. Una delegación de técnicos de Daimler ha visitado recientemente las instalaciones de Enasa y ratificó ante el Ministerio de Industria su presencia activa en el proyecto de compra del fabricante de los vehículos Peugeot.

Verde y Rojo



● La agencia EFE ha caído también en la prepotencia de arrogarse un pedazo de acera para estacionamiento exclusivo de sus trabajadores, y en plena calle Espronceda de Madrid los guardas jurados se dedican a «espantar» a quienes tienen la osadía de aprovechar un hueco en una zona perfectamente autorizada para dejar el coche.

● General Motors ha decidido, en Gran Bretaña, grabar los cristales de sus Vauxhall, para evitar los robos. Aunque no estamos convencidos de la eficacia, bueno es que un fabricante se preocupe por este aspecto.

● En el tremendo y espectacular accidente del día 13 en la M-30 madrileña, en la que un camión aplastó a varios turismos, se dieron cita en poco tiempo cerca de una docena de coches policiales. La mayoría de los agentes de la Policía Municipal apenas hacían nada por evitar el gigantesco atasco originado, limitándose a contemplar con caras abobadas los montones de chatarra esparcidos por los alrededores.

● Gratifica comprobar la celeridad con que Campsa comunica a quien ha expresado su queja en un libro de reclamaciones la tramitación de su protesta. Somos de los que creemos que se debería protestar más por los cauces reglamentados y quejarse menos en los bares.



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 monopiano, 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. Fijese en su nuevo motor DOHC, en el acabado y

perfeccionismo que imprime Ford a cada uno de sus coches. Fijese 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



A FONDO

LANCIA DELTA INTEGRALE 16V

ARMA LETAL

Durante dos mil kilómetros, hemos comprobado la efectividad de uno de los turismos más equilibrados del momento. El Delta Integrale 16V hereda el carácter de los anteriores modelos pero con mejoras decisivas

- VIRTUDES**
- Excelente comportamiento
 - Prestaciones
 - Reparto de potencia acertado
- DEFECTOS**
- Consumo elevado
 - Ventilación interior justa
 - Maletero reducido
- PRECIO EN LA CALLE:**
4.176.764 ptas. (sin ABS)

El Delta Integrale 16V es la evolución lógica de un modelo que desde 1986 no ha parado de avanzar.

A sus éxitos en el Campeonato del mundo de Rallyes le han seguido unas ventas duplicadas en un año en un mercado cada vez más adicto a los tracción total. Su ascensión es imparable.

Pero para los hombres de Lancia el

nuevo modelo, con más caballos, mejor reparto de potencia y nuevos sistemas mucho más desarrollados, es la respuesta al reto que se han marcado, ofrecer en su Integrale de «calle» la mejor tecnología, los últimos avances desarrollados en un banco de pruebas excepcional, como es la competición.

Pero hay algo más, el 1 de enero de 1990 entrarán en vigor las nuevas res-

tricciones técnicas de la FISA y en el Mundial de Rallyes los coches tendrán la potencia limitada a 300 caballos; por lo que la utilización de la culata de 16 válvulas les ha venido como anillo al dedo para sin pasarse de esa cifra (295 caballos del Integrale 16V Grupo A) conseguir un mejor rendimiento y un margen de utilización mucho mayor. La entrada en escena del nuevo Inte-

grale en el Rallye de San Remo se realiza con los Toyota, Mitsubishi o Mazda pisándole los talones. No cabe duda que nunca el equipo italiano ha necesitado tanto un relevo como ahora.

Las 5.000 unidades fabricadas para pasar la reglamentación FISA y que permitirán que el nuevo Grupo A participe en competiciones saldrán al mercado con el ánimo de heredar un éxito indiscutible, un éxito ganado a pulso.

MECÁNICA ★★★★★

Acompañando a la nueva culata de cuatro válvulas por cilindro, el motor que ahora propulsa el Integrale tiene un

buen número de modificaciones que lo convierten en más potente, progresivo y agradable de utilizar. El motor dos litros se deriva del utilizado en los Thema Turbo 16V, pero en este caso desarrolla 200 caballos. Este aumento de potencia ha sido posible gracias a un turbocompresor más pequeño estudiado para que reduzca al mínimo el tiempo de respuesta al acelerador. También en el Intercooler se ha trabajado a fondo y sin variar sus dimensiones se ha mejorado sensiblemente su labor de enfriar el aire comprimido por el turbo. La electrónica también juega una importante labor en el último Integrale y la inyección Marelli Weber IAW inte-

grada con el encendido se ha evolucionado para llegar a analizar distintos parámetros y dirigir electrónicamente la válvula Waste-gate, que no tiene otra labor que la de controlar la sobrepresión del turbo. Con esto se gradúa la potencia y se aprovecha mejor la sobrealimentación. Esta centralita también intercambia información con la del sistema antibloqueo ABS. Un ABS opcional elaborado especialmente por Lancia con un tamaño mucho más reducido y un funcionamiento inteligente que olvida los inconvenientes de un sistema así en un vehículo de tracción total. La verdad es que el coche ya frenaba de maravilla y con esto la seguri-



**integrale
HF 16v**

DATOS DE COMPRA

Importador: Fiat Lancia España, P.º de la Habana, 74, 28009 Madrid. Teléfono: (91) 259 82 09. Red de postventa: 120 puntos en toda España. Garantía: un año sin límite de kilometraje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 2 en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica con turbo e intercooler. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina Super. Potencia máxima: 200 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 31 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Integral permanente. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 9,9 km/h; 2.ª, 15,9 km/h; 3.ª, 22,8 km/h; 4.ª, 30,6 km/h; 5.ª, 37,3 km/h. Embrague: Monodisco hidráulico.

DIRECCION. Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 2,8. Diámetro de giro: 10,4 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados y discos con ABS opcional.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

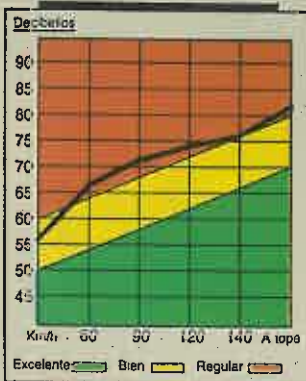
RUEDAS. Llantas: Aleación 7Jx15 pulgadas. Neumáticos: 205/50 VR 15.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.250 kg. Capacidad depósito: 57 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	218
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,5
1.000 m salida parada	27,3
De 0 a 100 km/h	6,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,5
400 m desde 40 km/h en 5.ª	21,5
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	31,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	36,8
De 80 a 120 km/h en 4.ª	5,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª	9,2

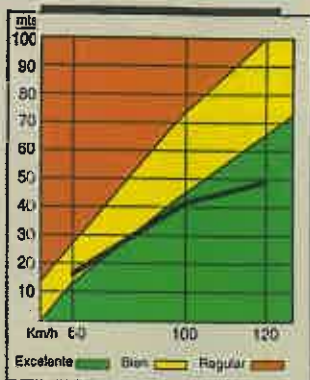
SONORIDAD



Al ralentí: 56,5. A 60 km/h: 67,7. A 90 km/h: 71. A 120 km/h: 74,1. A 140 km/h: 75,5. A tope: 83,5.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,4. A 100 km/h: 41,6. A 120 km/h: 49,5.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km	
A 29,3 km/h de cruceo	12,7
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,6
En conducción rápida	14,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,2
A 140 km/h de cruceo	18,4
A 180 km/h de cruceo	18,7
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	11,4
Capacidad depósito comb.	57
Autonomía media	450

EQUIPAMIENTO

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

Opciones: ABS: 269.990 pesetas. Techo corredizo: 71.953 pesetas. Pintura especial: 36.575 pesetas.

Exteriormente el Integrale 16V sólo se diferencia en el capo más abultado y los neumáticos más anchos. El comportamiento ha mejorado todavía más.



dad en situaciones límite aumenta sobremanera.

En el Integrale 16V se obtiene el mismo par que en el de 8 válvulas, pero con un régimen de utilización mucho mayor. El coche empuja con una fuerza descomunal mientras mantenemos la aguja del cuentarrevoluciones entre las 2.500 y 5.000 vueltas, por debajo de esa cifra se muestra algo perezoso, sobre todo en las arrancadas, en las que hay

que jugar con el embrague y el acelerador si queremos salir de manera rápida.

Otras mejoras se han introducido en el cambio derivado del Thema 8.32 que se ha reforzado para aguantar la nueva potencia. También es nueva la refrigeración de éste mediante el aire captado por el spoiler delantero. La palanca se maneja con facilidad y las marchas se engranan con precisión, lo que se agradece a la hora de realizar una conduc-

ción que resulte algo más deportiva.

También se ha reforzado el embrague, ahora de accionamiento hidráulico, y la cremallera de la dirección para que mueva sin problemas los neumáticos más anchos.

COMPORTEAMIENTO ★★★

Las diferencias más notables referentes al comportamiento del Integrale

16V, respecto a la anterior versión, vienen marcadas principalmente por el nuevo reparto de potencia en los ejes. Ahora el diferencial central, integrado en el mismo sistema de tracción total permanente montado en el Integrale 8 válvulas, distribuye un 47 por ciento de potencia al tren delantero y un 53 por ciento al trasero, por lo que el comportamiento cambia sustancialmente. Así la tendencia a irse de morro que

LANCIA INTEGRALE 16V GRUPO A

SOLO PARECIDOS

EXTERIORMENTE son muy parecidos, pero la procesión va por dentro y el Lancia Delta Integrale 16V Grupo A no es un coche cualquiera.

Entre otras, las principales diferencias atañen al motor y al refuerzo de casi todos los elementos para recibir el aumento de potencia. Una potencia que alcanza en esta versión los 295 caballos a 7.000 vueltas con un par de 41 mkg a 4.500 vueltas.

El radiador de agua y del aceite son mayores respecto al vehículo de serie y también está prevista la adopción de un radiador suplementario que se emplea-

rá para el aceite utilizado en el cambio.

En el chasis se ha trabajado a fondo con nuevos materiales y el sistema de transmisión se ha preparado para so-

portar el mayor par del motor. La caja de cambios pesa seis kilogramos menos pero aguanta una potencia superior. El cambio es de seis relaciones y el embra-

gue es bidisco con guarnición metalocerámica. También cuenta con diferencial autobloqueante. La potencia se puede repartir entre los ejes en la versión carrera, dependiendo de las características de cada tramo.

En cuanto al sistema de frenos, se ha aumentado el diámetro de los discos (332 mm frente a los 284 mm del modelo de serie) y se han añadido para las pruebas de asfalto unas aspás realizadas en fibra de carbono que, acopladas a las llantas Speedline, mejoran la refrigeración de los discos. También hay que indicar que se ha montado un repartidor de frenada accionable desde el habitáculo.

Por último, y por motivos de seguridad, las bombas de combustible se alojan ahora en un nuevo depósito de goma.





En el cuadro, una nueva disposición de la información en los relojes. El volante es regulable en altura y la climatización es algo pobre



Los asientos firmados por Recaro son cómodos y de tacto agradable. La pena es que no sujeten lo suficiente el cuerpo en zonas viradas

acusaba el anterior modelo ya no se presenta. Lo cierto es que hay que conducir muy al límite para salirnos de la trayectoria deseada, pero de hacerlo es más fácil controlar la situación con el nuevo reparto.

Disponer de más potencia detrás significa conducir un coche más manejable al límite y con un comportamiento

más progresivo que implica más juego de volante y acelerador. La verdad es que el Integrale 16V lo perdona todo, al menos en seco. La seguridad de la tracción total, la sensación de poder que se descubre tras pisar el acelerador, animan a pasar muy deprisa por cualquier carretera por virada que sea, sin que ello suponga un esfuerzo especial

ni unas dotes increíbles de conducción. Ahora bien, para apreciar la efectividad de éste (y de cualquier otro) tracción total en nieve o terreno deslizante a un ritmo de marcha importante hay que tener cierta habilidad y sobre todo el conductor debe acostumbrarse a un tipo de conducción que resulta bastante especial.

Además del nuevo reparto de potencia, el Integrale 16V ha recibido otras mejoras que conforman su extraordinario comportamiento. Así el esquema de la suspensión no ha variado, aunque se ha mejorado sustancialmente con unos muelles más rígidos y más bajos, unos amortiguadores de mayor tamaño que aumentan la estabilidad sin perjudicar a los ocupantes y una barra estabilizadora delantera de mayor diámetro.

CARROCERIA ★★ ★★

Muy pocos cambios en una carrocería atractiva que ha recibido únicamente un nuevo capó delantero abultado unos tres centímetros, necesario para montar sin problemas la nueva culata. A simple vista ésta es la diferencia más notable, aunque examinando el coche con más detenimiento no pueden pasar por alto unos neumáticos bastante anchos (205/50 VR 15 frente a los anteriores 195/55 VR 15) y una carrocería más baja. Para los poco detallistas, una única referencia de que nos encontramos ante un coche distinto en los cuatro logotipos con la inscripción 16V, que se añade a la de Integrale en los faldones laterales así como en la rejilla delantera y portón trasero. El interior no ha variado, los asientos Recaro tienen un aspecto muy atractivo y su tapizado es muy agradable, pero no sujetan lo suficiente el cuerpo para la capacidad de tracción en curva del Integrale 16V. Eso sí, el mullido es el correcto para que el cuerpo aguante sin ninguna que-

bas del mundial. Al año siguiente eran diez de los once rallyes disputados los que ganaban los hombres del equipo Lancia, pasando del HF 4WD utilizado en las primeras citas al Integrale, ya con una potencia cercana a los 275 caballos.

Hasta el San Remo, a celebrar del 8 al 14 de octubre, primer rallye en el

que se utilizará el Integrale 16 válvulas, cuatro de los cinco rallyes puntuables celebrados en la presente temporada han sido dominados por el equipo italiano. Incluso en tres de ellos se han permitido el lujo de copar los tres primeros puestos. Pero no están solos, en cada competición los contendientes están a la que salta y, en el 1000 Lagos, las firmas niponas Mitsubishi, Mazda y Toyota se imponían ante un equipo que por primera vez se encontraba con problemas. Los japoneses avanzan despacio pero seguros, y como respuesta a esta tremenda competitividad Lancia tiene un as en la manga, un arma letal. El Integrale 16V puede propiciar un nuevo cúmulo de victorias que devuelvan al equipo la tranquilidad perdida en las últimas fechas.

EL INTEGRALE EN LOS RALLYES

JUGADA MAESTRA

La evolución de los Delta de rallyes continúa. En 1987 el HF 4WD de 230 caballos ganaba siete de las prue-



ESTE COCHE SE VE POCO



Existe un grupo reducido de personas que saben que los mejores vinos no son siempre los más conocidos. Que tienen en su casa un valioso cuadro de un pintor purista que aún no es famoso. Gente que prefiere descubrir una pequeña cala en una isla, que frecuentar una playa de moda. Este grupo de personas elige siempre lo mejor. Saben que MAZDA aporta tecnologías y diseños que marcan el futuro del automóvil. Como el MAZDA 626. El único coche del mundo que ya incorpora dirección electrónica en las cuatro ruedas. Estas son las personas que se van a comprar este año un MAZDA. Por propio criterio.

mazda
Automóviles



Con el nuevo Integrale se puede circular muy rápido por cualquier tipo de terreno.



Las luces de cruce son ahora más potentes. Los neumáticos son en esta versión más anchos y mejoran la estabilidad.

ja el paso de los kilómetros y una suspensión algo durilla. El volante es regulable en altura y se consigue una buena postura de conducción.

El habitáculo es espacioso pero no el maletero, que recoge la rueda de repuesto (algo más pequeña de lo normal). Por esta razón, para cargar con el equipaje de más de dos personas hay que quitar la bandeja o abatir una parte del respaldo trasero, sistema gracias al cual el Integrale supera con un aprobado algo justo este apartado. Un apartado de poca importancia para un coche casi de carreras, que teóricamente no se va a comprar en base a un maletero más o menos espacioso.

Un único y pequeño cambio en el interior, los relojes del velocímetro y cuentavueeltas cuentan con un nuevo diseño gráfico que permite visualizar más

Motor 16 El Lancia Delta Integrale 16V es el turismo de sus características más potente y efectivo del momento. La relación calidad-precio es óptima y para conducirlo deprisa no hay que ser un especialista al volante. Sólo dos o tres pegas que no deberían importar a quien verdaderamente le interesa un vehículo con el que disfrutar. Un consumo elevado imposible de evitar en la mayoría de las ocasiones por su carácter deportivo y una aireación pobre que obliga a recurrir a la posición más fuerte del ventilador. Pero sarna con gusto no pica, y todo esto se olvida conduciendo el último Integrale.

fácilmente las agujas en su posición habitual con el coche en movimiento.

La calidad de los materiales y la terminación general del coche son muy buenas y ningún sonido extraño delata un mal ajuste o un fallo de acabado. Esto no es así cuando se supera cierta velocidad y los ruidos aerodinámicos (sobre todo de los espejos) nos recuerdan constantemente que vamos muy deprisa. Pero al viento le cuesta entrar en el habitáculo y siempre hay que recurrir al ventilador para no tener que circular con las ventanillas bajadas. Además, en el hueco del motor ya no cabe nada, y menos un sistema de aire acondicionado.

Cuando oscurece, el Integrale 16V utiliza luces de cruce más potentes que permiten mantener un ritmo superior de marcha en caso de abundante circulación en sentido contrario.

FRENTE A SUS RIVALES

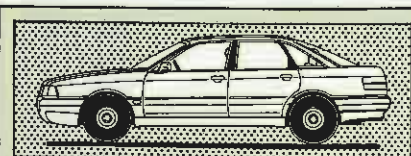
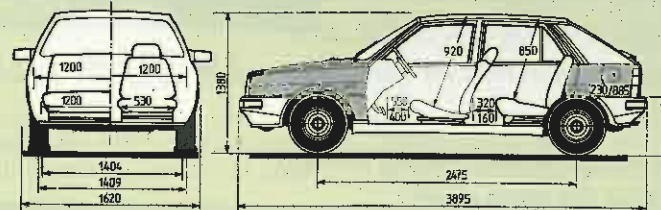
En el mercado de turismos de tracción total se puede decir que el Lancia no tiene rival.

Los hay más lujosos y señoriales como al Audi 90 Quattro, pero tiene menos potencia, con lo cual no alcanza las prestaciones del Integrale 16V, además cuesta medio millón más. También los hay más espaciosos y que incluso le plantan cara en los rallyes como el Mazda 323 4WD, pero en las versiones de calle también se queda por debajo en potencia y en comportamiento, aunque cuesta bastante menos. Por último, nos queda el BMW 325 IX, con un habitabilidad mayor, pero menos potencia y un precio mucho más elevado, casi un millón más.

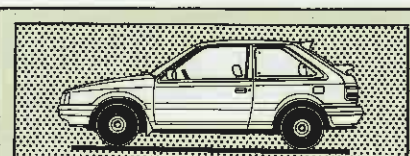
El Lancia, por un precio intermedio, nos ofrece la mejor efectividad, las mejores prestaciones y un equipamiento y terminación cuidados al máximo.

Andrés Más
Fotos: Ramón Rodríguez

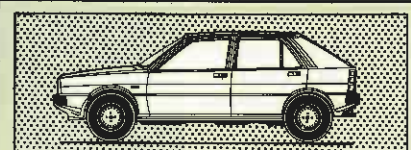
LANCIA DELTA INTEGRALE 16V



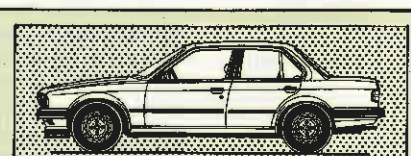
AUDI 90 QUATTRO 4.756.803
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.309 c.c. Potencia: 170 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.320 kgs. Velocidad máxima: 215 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 312 l.



MAZDA 323 4WD 3.536.612 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 150 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.110 kgs. Velocidad máxima: 198 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 255 l.



LANCIA DELTA HF 1.16V 4.176.764 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 200 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.250 kgs. Velocidad máxima: 218 km/h. Consumo medio ponderado: 11,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 230 l.



BMW 325 IX 5.093.014 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 170 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.280 kgs. Velocidad máxima: 210 km/h. Consumo medio ponderado: 11,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 352 l.

ADMIRE EL VECTRA

Vd. puede admirar la última realización de la ingeniería alemana Opel: el nuevo Vectra. Un vehículo creado para los amantes de nuevas sensaciones.

Admire la armonía de sus líneas. Su perfecto diseño exterior con el coeficiente de penetración aerodinámica más bajo de su categoría: sólo 0,29.

Admire su completo equipamiento y el perfecto acabado interior.

Admire su variedad de modelos en 4 o 5 puertas. La poderosa tracción total del Vectra GL 4x4 y la fuerza impresionante de los motores 1.6, 1.7 Diesel, 2.0i y 2.0i 16v, que le permiten disfrutar de una potencia de hasta 150 CV.

Y, por supuesto, admire el Vectra 2000. Lo más alto de la gama Vectra. La más avanzada ingeniería alemana aplicada a un vehículo con las

prestaciones y fiabilidad de un líder. Motor 16 válvulas, sistema antibloqueo de frenos ABS y tracción a las cuatro ruedas (según versiones).

Nuevo Vectra. Admirelo.

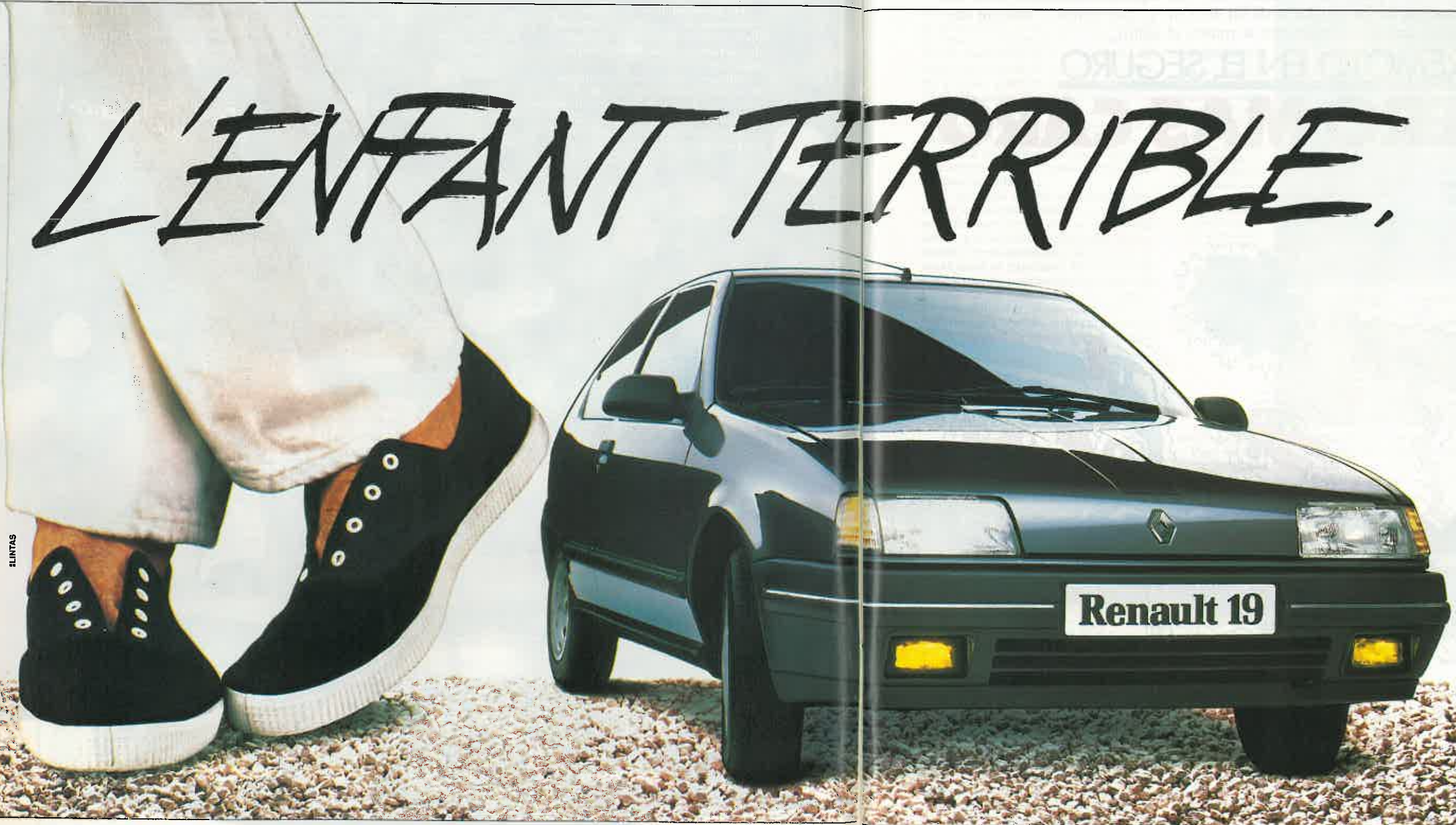
¡Opel mejor que nunca!



OPEL

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

L'ENFANT TERRIBLE.



"L'enfant terrible" es auténtico. Inconformista. Carismático. Y siempre original. "L'enfant terrible" tiene un RENAULT 19. Capaz, como él, de romper esquemas. De carácter independiente, se mueve con soltura en sus 7 versiones, con cuatro niveles de motorización, gasolina y diesel, y tres o cinco puertas. Impetuoso, se adivina la fuerza contenida en el perfil de su línea.

Desafiante, domina el espacio ofreciendo la máxima habitabilidad. Con una calidad que se manifiesta en opciones como el aire acondicionado, la dirección asistida, y el sistema de frenos ABS. RENAULT 19. Un auténtico "enfant terrible", que no se detiene ante nada.

RENAULT 19



La adaptación del seguro español del automóvil al comunitario está resultando más movida de lo esperado. El aumento de las indemnizaciones por sentencia judicial, la puesta en marcha de reformas legislativas y operativas, la desaparición de algunas compañías y, en fin, el anuncio de una nueva subida de las pólizas —de un 10 a un 12 por ciento— marcan las líneas en las que actualmente se mueve el sector.

TERREMOTO EN EL SEGURO EN ENERO MAS CARO

ALGUNAS entidades con retraso en sus planes de adaptación de tarifas están registrando pérdidas por culpa de la alta siniestralidad vial. A ello se unen unas indemnizaciones absurdas que fijan los jueces, que parecen estar redistribuyendo la renta a través del seguro del automóvil. Así de claro y tajante se expresaba a esta revista un portavoz cualificado de Unespa —la patronal del sector— al entrar a analizar todo lo que está ocurriendo últimamente con el seguro del auto-



por el Consejo de Estado, que va a sufrir un parón lógico a causa de la convocatoria de elecciones anticipadas. Ese nuevo texto legislativo adapta definitivamente el sector a las exigencias de la Comunidad Europea. Y el ramo del automóvil está en el punto de mira de las autoridades económicas, dado su evidente peso.

Al mismo tiempo, en el propio sector se mueven rápidamente las aguas. En principio se va a producir un cambio en la cúpula de la Agrupación de Automóviles de Unespa, a la que accederá el próximo día 26 con toda seguridad el director general de Winthertur, José Cercós, elección que es contem-

móvil. Un seguro que, de cara al automovilista, se está encareciendo a pasos agigantados, aunque se reconozca que el servicio de las aseguradoras es mucho mejor que el de hace unos años.

El primero de los retos de este «terremoto» asegurador es un anteproyecto de ley, actualmente a falta de dictamen

plada entre los expertos como un anuncio de cambios sustanciales en esta actividad aseguradora.

Estos cambios coinciden con la elaboración de una serie de medidas que se propondrán a la Dirección General de Seguros, encaminadas a rebajar los costes materiales de los siniestros. Reducir las facturas de talleres y hospitales y evitar posibles fraudes (ver MOTOR 16, núm. 264) son los objetivos prioritarios. Las medidas tratan de lograr que disminuyan las pérdidas, que para el ejercicio actual se estiman en unos cien mil millones de pesetas, cifra que representa el 12 por ciento de las primas recaudadas.

El principal eje de los planteamientos de las aseguradoras gira en torno al notable incremento de las indemnizaciones por accidente que están sentenciando los magistrados, tal y como señalábamos al principio. En la actualidad, España se encuentra en el período transitorio de adaptación a la normativa comunitaria y, según el proceso, los límites mínimos de indemnización se incrementaron a partir de diciembre

En la Dirección General de Seguros se están estudiando una serie de fórmulas para que se puedan modificar las provisiones técnicas para insolvencia de las compañías aseguradoras del automóvil.



existe ese tipo de complementariedad». Para el sector, es muy difícil atajar la creciente alta siniestralidad, que ellos achacan a la presencia masiva de nue-

Lo cierto es que a corto plazo este estado de cosas va a reflejarse en el bolsillo del automovilista. Para Unespa, cuando una compañía registra déficit

pasado en un 16 por ciento. Desde esa fecha, la indemnización por víctima para daños corporales se sitúa como mínimo en ocho millones de pesetas, mientras que para los daños materiales el mínimo es de dos millones doscientas mil pesetas. Como decíamos, el sector viene denunciando la existencia de indemnizaciones exageradas que llegan en algunos casos para los daños corporales a los ochenta millones de pesetas. Para el mismo portavoz de Unespa, que no puede ocultar su indignación ante este hecho, «parece que los jueces se desahogan dictando indemnizaciones tan altas, aunque no creo que lo hagan de mala fe. Además, están provocando un agravio comparativo, ya que en las pólizas sin cobertura complementaria no pasan del límite mínimo fijado de ocho millones, mientras que disparan enormemente la indemnización cuando

vos conductores (seiscientos mil sólo en el pasado año) y el mayor número de kilómetros recorridos gracias a la mejoría del nivel de vida. Ante esta tesitura, las compañías son partidarias de establecer baremos de indemnización, en los daños por persona sin coartar la libertad del juez, de modo que sirvan como ayuda y orientación a la hora de dictar sentencia. Otra de las medidas que se van a proponer es que se llegue cuanto antes a los topes que fijan las normas comunitarias para 1995, es decir, cuarenta y cinco millones de pesetas para los daños corporales y doce millones para los materiales. Según Unespa, cuanto antes se alcancen estos límites máximos más posibilidades habrá de que los jueces consideren adecuadas esas indemnizaciones.

durante dos años, se debe reflejar en las pólizas. Y así está ocurriendo con la mayoría de ellas. Además se hace hincapié en el hecho de que «el usuario debe pensar, más que en primas reducidas, en solvencia. Se va a exigir mucho a las aseguradoras y esto se debe reflejar en el costo del servicio». Toda esta filosofía se traduce en que los precios del seguro van a subir en los próximos meses de un 10 a un 12 por ciento.

El momento de la subida está aún en el aire. Las aseguradoras querían aplicarla en el último trimestre del año, pero en Economía y Hacienda, Ministerio del que depende la Dirección General de Seguros, argumentan el proceso alcista del índice de precios de consumo para no gravarlo más en lo que queda de año. De acuerdo con las



Las compañías de seguros achacan la alta siniestralidad a los conductores noveles. También influye el mayor número de kilómetros recorridos

mismas fuentes consultadas por MOTOR 16, es muy probable que del pacto salga la fecha del primero de enero como momento de abordar la subida.

Dentro de este pacto sector-Administración, el primero de ellos quiere también que en el concepto responsabilidad civil de las pólizas se elimine la palabra ilimitada, así como que se establezcan franquicias obligatorias en proporción al siniestro para así reducir el costo de las primas.

Hay más aspectos positivos en esta

nueva actitud del sector. Por un lado se pretende intensificar la lucha contra el fraude tanto en las reparaciones de los automóviles como en la inspección técnica de vehículos. En este sentido se propondrá que no se pueda asegurar un coche si antes no ha pasado con éxito la inspección en la ITV, cuando tenga la obligatoriedad de hacerlo. Asimismo se quiere crear una red sanitaria de atención inmediata a las víctimas de los accidentes.

Pero falta aún una modificación del panorama asegurador de evidente cali-

bre: hasta el momento se ha efectuado la reforma legal pero no la empresarial. En primer lugar, los países comunitarios disponen aún de un plazo de año y medio —para España algo más de tiempo— para permitir el libre establecimiento de la actividad aseguradora, según una reciente directiva de la CE. Todo el sector está, pues, en ebullición, con cambios tremendos. Se habla de cierre de compañías en unos despachos, mientras que en otros se prefiere decir que desaparecerán algunas de esas aseguradoras víctimas de fusiones o absorciones, como ha ocurrido en otros sectores de nuestra economía.

El caso es que un informe reciente de la Dirección General de Seguros señalaba que más de una veintena de compañías de seguros del ramo que nos ocupa presentaban una clara insuficiencia en su nivel de dotaciones para siniestros pendientes de pago. Situación preocupante si, como se recordará, en el pasado año ninguna empresa logró obtener beneficios técnicos en este ramo. La opinión reinante en el sector es que estos cierres, por llamarlos de alguna forma, no van a ser traumáticos para los usuarios, ya que la Dirección General de Seguros está controlando al microscopio todo el proceso. En este sentido, este último organismo está estudiando además una serie de mecanismos que posibiliten modificar las provisiones técnicas para insolvencias de las compañías aseguradoras del automóvil.

Raúl R. Sáez



de 0 a 100

SANTANA AMPLIARA CAPITAL. La empresa Santana tiene previsto realizar una ampliación de capital, antes de que finalice el año, de 5.000 millones de pesetas,

cantidad que invertirá en su factoría de Linares entre 1991 y 1993. Esta operación forma parte de un plan con el objetivo de aumentar su capacidad productiva en la división de productos Suzuki. También la compañía ha anunciado que llevará a cabo una reducción de plantilla

que afectará a unos trescientos cincuenta trabajadores.

TOTAL Y SHELL: DISTRIBUCION PARALELA. Total, Shell y otra multinacional aún sin definir proyectan crear una red de distribución en España paralela a la de Campsa. Esta medida es consecuencia de la falta de entendimiento entre Campsa y algunas compañías extranjeras a la hora de llegar a un acuerdo sobre el precio a pagar por la utilización de la infraestructura de distribución de la compañía española. El proyecto prevé construir grandes depósitos propios de abastecimiento, con una inversión por unidad de unos mil quinientos millones de pesetas.

ROVER PERDIO A AUSTIN. A partir del

4 de septiembre, Austin Rover ha pasado a denominarse Rover Group, compañía que integra desde ese momento a Land Rover, que no cambia de nombre, y a Rover Car. Ese cambio ha afectado a las filiales de la compañía, que se denominarán Rover Francia, Rover España, etc.

MICHELIN EN USA. El fabricante francés de neumáticos Michelin está interesado en comprar la Uniroyal Goodyear Tyre, segundo fabricante norteamericano. Dentro de la pugna que Michelin mantiene con Goodyear y Bridgestone por el primer puesto mundial del sector, esta adquisición permitiría a la marca gala obtener una parte importante del mercado americano.

SE PARAN LAS VENTAS

LA Asociación de Fabricantes de Automóviles (ANFAC) acaba de hacer públicos los datos de ventas estimadas durante los dos meses de verano. Sin demasiadas sorpresas, la primera impresión es que las ventas han detenido su avance y el mercado se mueve ya en los mismos valores del pasado año.

De todas maneras, durante el mes de julio todavía creció en un 4,38 por ciento, o, lo que es lo mismo, se vendieron alrededor de 5.000 coches más que en el pasado. Posteriormente, el mes de agosto ha sido el que ha marcado el inicio de la caída, con un retroceso en la demanda del 4,48 por ciento: 3.000 coches menos que en el 88.

No es el mes de agosto un mes en el que puedan establecerse muchos elementos de comparación. Dejemos por tanto las cifras «congeladas» en tanto no se conozca la tendencia de septiembre e incluso de octubre. Pero lo cierto es que las limitaciones en la concesión de créditos, puesta recientemente en práctica, parecen haber afectado a las ventas algo más de lo previsto.

Por marcas, Citroën es la que más pierde (un 8,52 por ciento en julio y un 11,68 por ciento en agosto), con valores también elevados para Renault y Opel en agosto. Insistimos en que estas cifras reflejan sólo las ventas de coches de marcas establecidas en España, toda vez que los coches de importación aún no han sumado sus ventas.

Durante julio, el Seat Ibiza ha sido sorprendentemente el más vendido, arrebatando esta posición al Renault 19, que en los meses anteriores había mostrado su «superioridad». Tras estos dos modelos, el nuevo Fiesta y el Renault 5 son los más vendidos, mientras que el Opel Kadett acusa lógicamente la aparición del R-19.

Destacable también la progresión del Volkswagen Golf. No sólo es el importado más vendido, por delante del Fiat Uno y el Ford Sierra, sino que se intercala entre los 10 coches de fuera de nuestras fronteras de más éxito en nuestro país.

Entre los líderes, ligera recuperación del Renault 21, que aparece ya en el puesto 13 en agosto, tras muchos meses en los que no se clasificaba entre los quince primeros. La inminente aparición de nuevas versiones debe hacerle recuperar posiciones.

En los próximos días esperamos poder contar con las cifras de ventas de marcas como Fiat, BMW o Austin Rover. En todo caso, cuando finalice este mes se verá si se confirma esta tendencia o si volvemos a la situación que ha venido caracterizando los tres últimos años.

J.M.C.



VENTAS POR MARCAS (No incluidas marcas importadoras puras)

MARCAS	JULIO			AGOSTO			
	Total	Año 88	% 89/88	Total	Año 88	% 89/88	
Fasa Renault	19.744	20.339	-2,93	Fasa Renault	14.694	17.769	-17,31
Ford	14.631	14.480	1,04	Ford	9.866	7.479	31,92
Opel	14.671	15.334	-4,32	Opel	8.913	11.060	-19,41
Citroën	8.506	9.298	-8,52	Citroën	5.391	6.104	-11,68
Peugeot	12.550	12.264	2,33	Peugeot	7.205	8.164	-11,75
Talbot	30	21	42,86	Talbot	10	10	0,00
Grupo PSA	21.086	21.583	-2,30	Grupo PSA	12.606	14.278	-11,71
Seat	12.978	10.391	24,90	Seat	8.409	8.640	-2,67
Volkswagen	9.168	7.386	24,13	Volkswagen	6.025	4.900	22,96
Audi	2.277	1.008	125,89	Audi	1.577	710	122,11
G. Seat-VW-Audi	24.423	18.785	30,01	G. Seat-VW-Audi	16.011	14.250	12,36
Mercedes	2.172	1.691	28,44	Mercedes	1.494	1.207	23,78
Nissan	712	265	168,68	Nissan	396	205	93,17
Suzuki	108	138	-21,74	Suzuki	86	100	-14,00
Empresas ANFAC	97.547	92.615	5,33	Empresas ANFAC	64.066	66.348	-3,44
Otras marcas	13.320	13.596	-2,03	Otras marcas	9.877	11.063	-10,72
Total	110.867	106.211	4,38	Total	73.943	77.411	-4,48



Mercado

MOTOS

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

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
APRILIA		
AF-1 Replica	124	594.000
Tuning Wind	124	599.000
Red Boya	124	544.000
BENELLI		
125 S	124,0	349.119
160 R/VT	160	812.702
160 R/VT	160	1.024.087
BETA		
TR-3 50	49	155.990*
TR-34 50	49	278.990*
TR-34	200	588.990*
BIMOTA		
DB 1 Street	748	2.590.889
DB 1-E	748	2.464.412
VB 5	1.188	2.919.250
BMW		
R-65	650	1.016.223
R-80	748	1.116.223
R-80 GS	748	1.170.223
R-90 RT	748	1.336.223
R-100 GS	987	1.136.223
K-75 T	740	1.236.223
K-75 C	740	1.256.724
K-75	740	1.390.223
K-75 S Special	740	1.485.223
K-100	987	1.495.223
K-100 RS	987	1.768.099
K-100 RS Style	987	1.805.223
K-100 RT	987	1.780.223
K-100 LT	987	1.835.223
CAGIVA		
Ala azulera 350	349	643.563
Allet Electra 125	123,1	336.233
Blues 125	124,6	470.725
Coclea 90	74	378.278
Cruiser 125	124,6	470.585
Elfant 250	343,2	712.500
Elfant 750	748	1.192.223
Freccia C 12 125,89	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.070
Tarneo 125	124,6	*535.360
DERBI		
Variant California	48,7	99.970
Variant SLX América	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport C/I	49,9	121.950
Start 40 DS	49,9	151.950
Start 40 DS C/I	49,9	157.950
Start 45 World Champ	49,9	180.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FDX Turismo	48,7	154.975
DUCATI		
Indiana 350	349	673.626*
Indiana 650	650	833.190
Pavel 750	748,1	1.293.586
Pavel 900	898	1.384.130
790 Sport	748	1.220.949
FANTIC		
Tender lo 50	49	138.500
Koala 75	74	278.500
Osiris 75	74	346.500
GAC		
Cady	49,9	82.800
Cady LL/A	49,9	88.800
Onix	49,9	95.800
Onix II	49,9	105.500
AV-90	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	96.200
D-95 Cross	49,9	114.500
D-95 E	49,9	106.500

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
GARELLI		
New TT	49,9	129.950
Chopper	49,9	103.825
HARLEY-DAVIDSON		
Team Melec	49	118.348
Team Binnacle	49	134.221
Team Binnacle ES	49	147.072
Fortuno Road	49	178.000
GTA 2 FD ES	124,8	373.735
GTA 3 FD ES	124,8	393.100
Tiger XLE	124,8	428.919
Sahel 80	74	375.990
HONDA		
XLH Sporter 888	883	1.180.447
XLH Sporter 883 Huggo	883	1.232.080
XLH Sporter 1.200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.997.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springer Softail	1.340	2.162.001
FLHS Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHCT Electra Glide Classic	1.340	2.289.481
KAWASAKI		
Z-400 F-2	399	698.000
KLR 600 Targui	648	894.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
KTM		
600 R	602	1.076.000
2XR-750	748	1.484.000
2X-10	997	1.518.000
LAMBRETTA		
200	196	246.790
LAVERDA		
LB Line 125	123,6	343.870
MERLIN		
DE-27*	47,6	187.600
DE-27 E1*	47,6	207.200
DE-7 125	124,6	324.800
DE 3.50 PLUS E-1*	345,8	457.520
DE 3.50 PLUS E-1 met.	345,8	553.255
DE 3.50 '88 Lejuna*	345,8	525.120
DE 3.50 '88 Lejuna met.	345,8	612.780
DE 3.50 Creole	345,8	504.734
Nomad 500 AT	462	949.205
MONTESA		
Cota 125	124,6	334.330
Cota 204	227,3	348.440
Cota 204	227,3	428.400
Cota 207	227,3	368.400
Cota 207	227,3	472.250
Cota 226	227,3	300.200
Cota 226	227,3	476.872
Cota 235	327,5	480.220
Enduro 200 H-75	343,9	480.220
MORINI		
KJ 125	124	328.900
Kangaro 250	344,1	671.250
Excubitor 250	344,1	565.100
Camel 50	50	748.830
Excubitor 50	50	675.280
MOTO GUZZI		
V-65	643,4	832.049
V-65 e	643,4	912.734
V-65 TT/NTX	643,4	998.690
V-65 Lario	643,4	969.570
V-65 Florida	643,4	935.049
V-65 Florida e/extra	643,4	994.424
V-75	748	1.013.983
1000 GT	948,8	1.146.241
La Marea 1000	948,8	1.113.615
1000 California III	948,8	1.328.886
MZ		
ETZ 250	242,7	293.000
ETZ 250 e/decicar	342,9	393.000
PEUGEOT		
Vogus Eco	—	85.749
Vogus Super	—	95.771
103 ZT-E	48	84.877
103 MT-E	48	94.952
Country MXR*	—	91.990

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
RIEJU		
Sprint N	49,6	106.844
Sprint A/E	49,6	126.556
RV 50	49,9	109.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermarathon 4V FD/MT	49	146.500
Supermarathon 4V MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,5	240.512
Marathon 74 I-E	74,5	158.720
MR 80 E Bianca	79,8	273.520
MR 80 E Bianca F/D	79,8	284.519
MR 80 Competición	79,8	377.220
SUZUKI		
Maxi PA	48	112.900
Maxi PAD	48	115.900
Maxi EL	48	138.900
Monza L	48	153.900
Lido Vario	73	219.900
TS 125 X	124	408.500
MG 125 Gamma	123	408.900
GS 450 S	448	690.000
GS 500 E	497	708.000
GSX 600 F	599	1.066.000
GS 600 Djebel	599	900.000
GS 750 Big	727	989.000
GSX 750 F	748	1.162.000
GSX 750 R	748	1.485.000
GSX 1100 F	1.127	1.740.000
GSX 1100 R	1.052	1.790.000
TORROT		
City X*	48	81.280
Cyclomatic	48	116.754
Cyclomaster	48	110.754
Cyclomaster	48	136.584
URAL		
Ural Base	649	569.760
Ural Extra	649	636.760
VESPA		
Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elastart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 c.c. Elastart	123,5	223.300
Vespa XL 125 Plurimatic	123,5	245.100
Vespa TS Sport	123,5	257.200
Vespa TS Sport Elastart	123,5	266.600
Vespa 200 Iris	197,9	274.900
Vespa 200 TX	197,9	291.500
Vespa 200 Iris Elastart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elastart	197,9	322.800
Vespino AL	49,7	110.400
Vespino ALX	49,7	120.200
Vespino AE	49,7	139.600
Puch Condor	49	179.800
Gilera XR1	124	480.000
Gilera RRT Nobraska 125	124	421.792
Gilera KX 125	124	498.632
Gilera MX1 125	124	489.500
Gilera Dakota 250	348,9	702.373
Gilera Dakota 250 ER	348,9	649.000
Gilera Dakota 500	491,9	754.243
Gilera Dakota 500 ER	491,9	787.493
Gilera Saturno 500	491	919.163
Gilera XRT 600	598	799.600
YAMAHA		
Yanuy	49	125.122
DF-68	72,9	225.100
DF-68 LC	72,9	321.100
YZB 80	72	340.100
YZB 125	124	506.100
RD 125 LC/C	123	425.100
DT 125 LC	123	440.350
SR 125	124	335.100
SR 250	249	430.100
SR 250 E	249	447.100
RD 350 LC/C	347	714.100
KT 350	347	613.000
XS 400	399	700.100
SRX 600	608	785.000
XJ 600	599	938.000
XT 600	595	768.000
XT 600 Tenere	595	930.000
FZ 750	749	1.514.000
FZR 1000	889	1.833.000
FJ 1200	1.188	1.738.000

PROBLEMAS DE ALTURA

Solo una pregunta; mido dos metros, ¿podría decirme cuál es el modelo de coche que tiene más altura del asiento al techo?

Ricardo Aramburu (Bilbao)

R. La postura de conducción no cabe duda que tiene que ser lo más ajustada posible en relación con los elementos que hay que dominar en todo momento en un coche. Pedales, volante, palanca de cambios, retrovisores y cuadro de luces tienen que estar geoméricamente situados, de tal manera que el accionamiento de cualquiera de ellos no suponga un movimiento desacomodado que pueda afectar a otro y por tanto a la trayectoria del vehículo que se está manejando.

Las personas más altas de la media tienden a ajustar su cuerpo a estos elementos, pero en todos los casos aca-

ban descompensando alguna distancia en pos de otra, y de esta manera adoptan ciertos vicios que van en contra de una conducción relajada y segura. En la mayoría de los casos son las piernas las que acarrearán más problemas, ya que éstas necesitan una cierta movilidad para el absoluto dominio de los pedales, y en estos casos la acción se ve mermada por el roce del volante.

Responder qué coche es el ideal es bastante difícil, pero, sin duda, todas las berlinas de lujo ofrecen unas características muy apropiadas en este sentido. Por lo demás, casi todas las marcas ofrecen la movilidad de sus elementos como una opción de compra, por lo que casi todos los modelos pueden adaptarse a esta circunstancia, cada vez menos anecdótica.

TRESER ROADSTER

Desearía que me dijeran si es posible adquirir en España el Treser Roadster. También desearía saber su precio y alguna de sus características más importantes.

Nacho Bueno (Puertollano)

R. Walter Treser, antiguo jefe del departamento de competición de la marca alemana Audi, desarrolló un descapotable totalmente nuevo, el Treser Roadster. La adquisición de este modelo en nuestro país resulta imposible, puesto que no se lleva a cabo su comercialización. Además, la producción de este coche se realiza sólo en una pequeña planta situada en las afueras de Berlín, donde se producen seis unidades diarias, que están destinadas al mercado alemán por cuatro millones de pesetas. La lista de espe-



Agenda

Del 19 al 25 de septiembre

- TELEVISION**
- El domingo 24 de septiembre, incluido en el programa Domingo Deporte que se emite por la segunda cadena de TVE, se retransmitirá en directo, desde el circuito de Estoril, el **Gran Premio de Portugal de Fórmula 1.**
- AUTOMOVILISMO**
- Entre los días 25 y 30 de septiembre está previsto que se celebre el **Rallye Costa de Marfil**, prueba puntable para el Campeonato del Mundo de Rallyes.
 - Entre los días 22 y 24 de septiembre se celebrará en Algorta (Castellón) el **Rallye de la Cerámica**, valedero para la Copa de España de Rallyes.
 - El día 23 de septiembre se celebrará el **Rallye de tierra de Toledo**, puntuable para el Campeonato de España de esta especialidad.
 - El domingo 24 de este mes, el circuito de Calafat será el escenario de los **Campeonatos y Copas de España de Velocidad** en circuito así como del **Campeonato de España de Clásicos Deportivos.**

ra para adquirir este modelo, como es de suponer, es numerosísima. En lo referente a sus características, hay que decir que este biplaza descapotable lleva un motor central Volkswagen de 1,8 litros y cuatro válvulas por cilindro. La potencia, con catalizador, ronda los 130 caballos.

Y-10 PROBLEMÁTICO

Me dirijo a ustedes para describir las amarguras que he tenido que soportar desde el momento en el que decidí comprar un Lancia Y-10 Fire LX en Arau- to, concesionario de Lancia en Tenerife.

- En la primera toma de contacto en autopista me doy cuenta que yendo a 90 km/h el volante, además de vibrar, se encuentra desplazado de su posición.
- Lo siguiente fue un testigo del nivel de aceite que se encendía sin motivo.
- El espejo retrovisor izquierdo viene suelto (tornillos pasados).
- El mecanismo del cristal eléctrico trasero izquierdo se estropea.
- El depósito del líquido limpiaparabrisas se vacía.
- El cierre centralizado funciona cuando lo cree oportuno.
- El sistema de ventilación eléctrico no quiere ser menos.
- La cerradura de la puerta posterior se suelta y queda colgando.
- El limpiaparabrisas trasero se declara en huelga.
- Circulando por au-

topista aproximadamente a 100 km/h recibo un fuerte susto, los filetes del marco del cristal delantero chocan contra el techo.

11. Al abrir las puertas la luz interior se enciende «a veces».

12. El radiocassette instalado y suministrado por el concesionario de Lancia se avería.

13. El cristal eléctrico derecho en varias ocasiones al subirlo se suelta de su anclaje.

14. Llevo a cambiar el aceite y se me comunica que la rosca del cárter se encuentra pasada.

15. La puerta izquierda no cierra bien y el agua se cuela dentro del auto.

16. Aparecen unos ruidos en el tren delantero y como consecuencia de ello, después de varias visitas al concesionario, se le sustituyeron todos los cojinetes (4 en total) y posteriormente los dos amortiguadores.

17. Seguidamente el ruido es atrás. Como resultado de varias visitas al taller, al final se le monta todo el tren trasero nuevo.

El automóvil evidentemente está en garantía en la actualidad, pero, ¿cuál será la próxima «incidencia»?

Francisco Umpiérrez (Tenerife)

En Todos los Terrenos.



16 modelos - 5 motorizaciones - Más de 800 puntos a su servicio en toda España.

Nissan presenta el coche para la gente que quiere tenerlo todo: la elegancia, la aventura, el estilo, la fuerza de 136 caballos de potencia, el confort del aire acondicionado, el placer de sus acabados de lujo (tapicería exclusiva, radio cassette estéreo, elevavinas eléctrico, inclinómetro, cierre centralizado de puertas) y todo el nivel y la paz que dan el diseño y la tecnología Nissan.

Modelo presentado: Patrol 4 x 4 Corto Top Line

Nuevo Patrol 4x4



ESPECIAL

IAA 89

23. Internationale Automobilausstellung
16. - 24. September 1989 - Frankfurt/Main
10h - 18h (außer am 19. September)
Eintritt: täglich von 10h bis 18.30 Uhr
DAS AUTO
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN



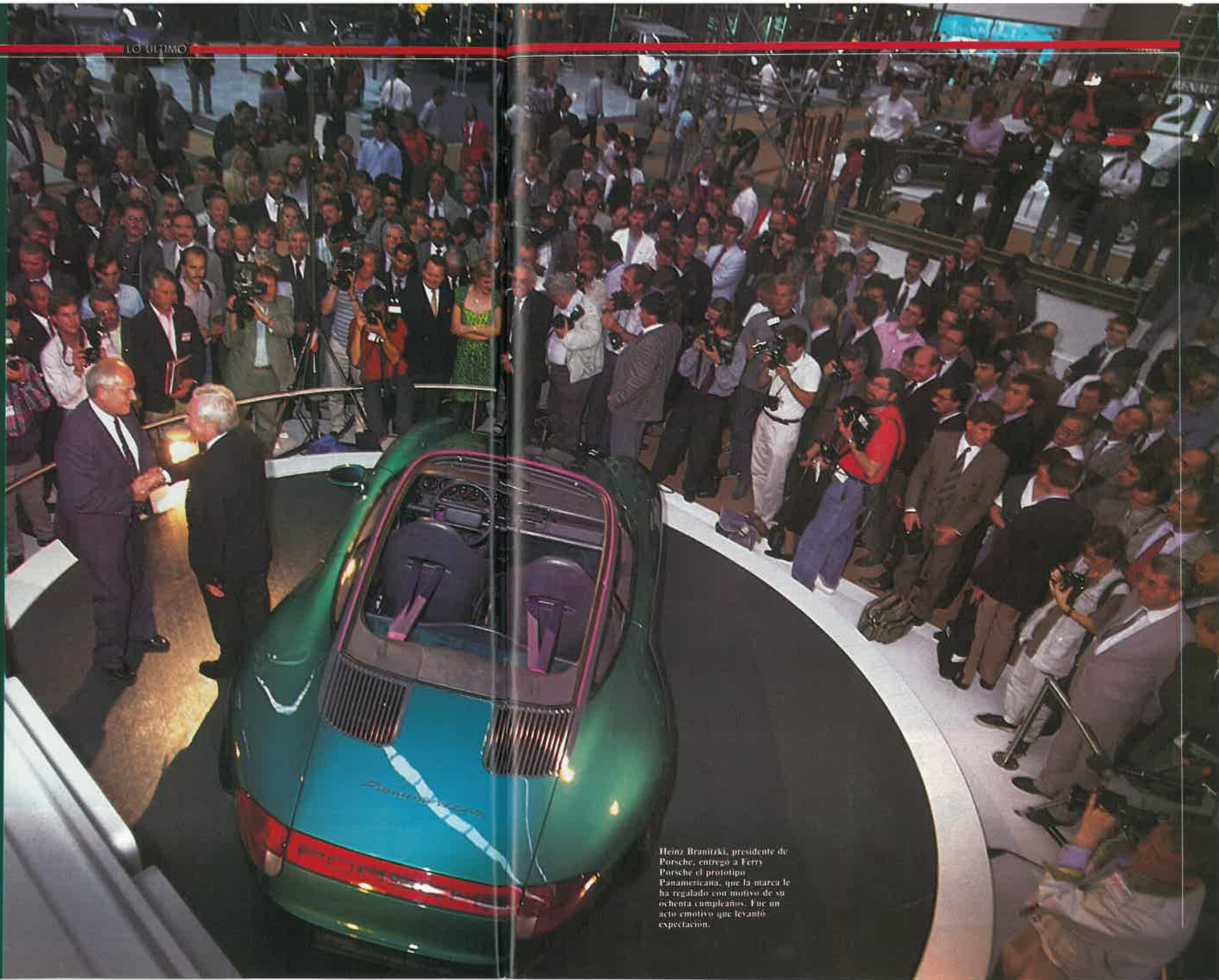
FRANCFORT

LO VERDE ESTA DE MODA

Enviados especiales

Alberto Mallo, Carlos Canela y Alfonso J. Nieto

LAS empresas petroleras españolas van a tener que acelerar el programa de venta de gasolina sin plomo en nuestro país. La casi totalidad de los nuevos modelos presentados en el Salón de Frankfurt están dotados de catalizador, con lo que no pueden utilizar otro tipo de combus-



Heinz Brantzki, presidente de Porsche, entrega a Ferry Porsche el prototipo Panamericana, que la marca le ha regalado con motivo de su ochenta cumpleaños. Fue un acto emotivo que levantó expectación.

FERRARI 348 TB/TS

Nuevo mito

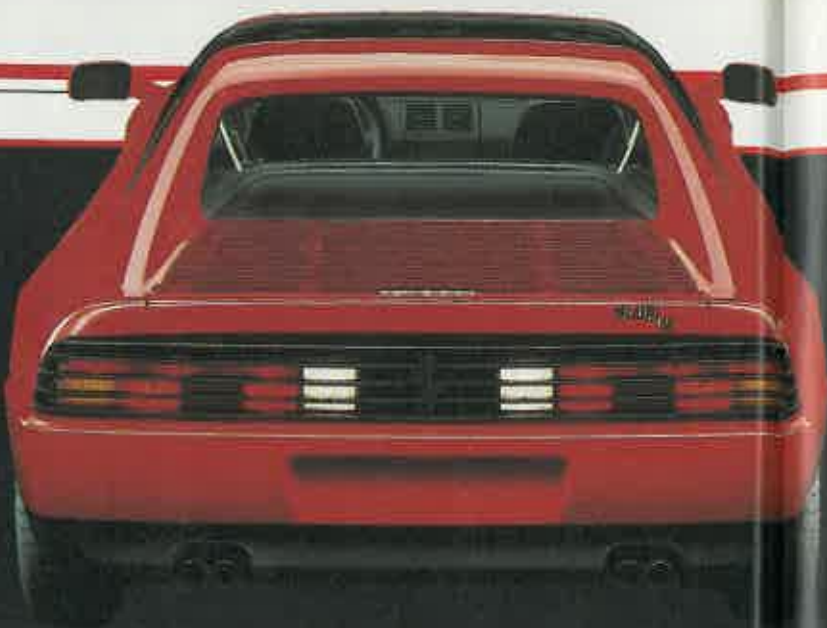
S IEMPRE que se presenta un nuevo modelo existe una cierta expectación en torno al mismo, pero si se trata de un Ferrari esta sube muchos grados. En Francfort, una de las novedades más interesantes y que más ha llamado la atención del público ha sido el nuevo Ferrari 348 en sus versiones TB y TS.

Se trata de un coche completamente nuevo que incorpora un cambio situado en posición transversal derivado de la técnica empleada por Ferrari en la Fórmula 1, que en el año 1974 presentaba su primer modelo dotado con esta posición de cambio. El motor que equipó la versión berlina (TB) y la spider (TS) es un ocho cilindros en V que proporciona 300 caballos. De esta manera, y al menos según los datos oficiales, este Ferrari 348 se muestra más rápido que su antecesor, el 328.

Para definir la forma externa de la carrocería se ha recurrido una vez más a Pininfarina. Allí, los técnicos responsables de diseño tienen una clara visión sobre las exigencias que se deben cumplir a la hora de proyectar un nuevo coche con la marca del «cavallino». Se han tomado a la hora de rediseñar el 348 algunos elementos del «Testarossa», siendo el más característico de todos ellos el de la nervadura lateral que conduce el aire hacia la toma de aire

posterior. En cuanto al sistema de iluminación, y gracias a la incorporación de nuevos faros de tipo elipsoidal, se ha logrado reducir el tamaño de los grupos ópticos delanteros. En su parte posterior llama la atención la rejilla horizontal en color negro, en el centro de la cual aparece el característico y ya mítico «cavallino rampante» que distingue a la marca. Y aunque las limitaciones de velocidad son un tema candente en estos días en todos los países, tenemos que hablar de las posibilidades de este nuevo Ferrari en este

sentido. Si se trata de hablar de la velocidad máxima, esta supera los 275 kilómetros por hora; mientras que el kilómetro con salida parada lo hace en algo más de 25 segundos. Con ello, sus prestaciones son superiores a las que proporcionaban los ya antiguos Ferrari 328. Este 348 comenzará su comercialización en breve en el mercado italiano, y en los primeros meses del próximo año comenzará su



Un interior en la línea de su antecesor, el 328. En su parte trasera y en una vista lateral, el 348 tiene detalles del Testarossa.

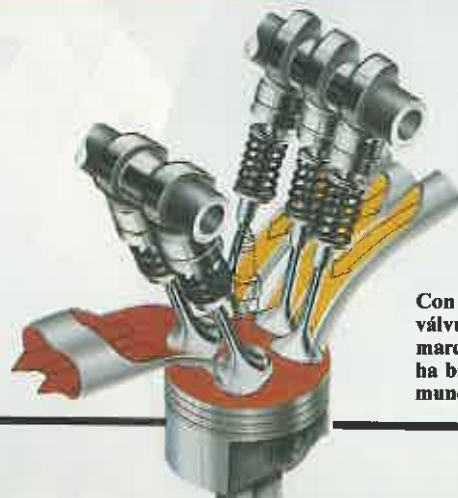


El Ferrari 348 fue una de las novedades que causaron mayor expectación en el Salón de Francfort. Es un coche capaz de superar los 270 kilómetros por hora.



tible. Las últimas novedades, ya sean francesas, alemanas o británicas, responden al concepto de coches ecológicos, con bajos índices de contaminación.

Todos los fabricantes han hecho hincapié en este aspecto. El poder de los verdes ha llevado ineludiblemente al uso del catalizador, que en el transcurso de 1992 será obligatorio en la Europa comunitaria. En cualquier caso han sido los pro-



Con el motor de cinco válvulas por cilindro, la marca alemana Audi ha batido dos récords mundiales.

prios fabricantes —algunos a remolque de los alemanes— los que iniciaron la batalla del catalizador. BMW, por poner un ejemplo, lo ofrecía ya en todos sus modelos en 1983. Ahora, esa defensa de la naturaleza tiene prioridad en los planes de cualquier marca y la propia BMW se plantea la posibilidad de crear una fábrica piloto para el reciclaje de automóviles, para su desmontaje, una vez haya sido cu-



Interiores tan atractivos como éstos con cuero y madera presentaba Jaguar en Francfort para sus nuevos XJ6.

bierto todo su ciclo de vida.

Las energías alternativas son otro campo de investigación en progresión constante. Después del proyecto de ley presentado por el presidente norteamericano George Bush, el motor de hidrógeno, el motor eléctrico y el híbrido vuelven a tomar fuerza. Para el siglo que viene los Estados Unidos pretenden eliminar los automóviles que utilicen derivados del petróleo como

MERCEDES LIMUSINA

Un coche de toreros

TENER un Mercedes ha sido la primera ambición de muchos toreros, para quienes la última limusina de la marca de la estrella sería un vehículo ideal para desplazarse con la cuadrilla. Este tipo de coches no son nuevos en Mercedes. Las famosas limusinas del Hotel Ritz llevan funcionando muchos años. Pero lo que sí es nuevo es lo de las seis puertas. La solución es excelente para facilitar el acceso al interior, que es suficientemente amplio gracias a los 80 centímetros suplementarios de la distancia entre ejes respecto a un Serie W-124 normal. Con este

añadido, la distancia entre ejes es de 3,60 metros y la longitud total de 5,54 metros. La nueva limusina Mercedes se

sirve de momento en dos versiones: 260 E y 250 D, gasolina y diesel. Por lo demás, recibe las últimas

modificaciones aportadas a los Mercedes 200-300, a nivel de interiores, protecciones externas de carrocería, etc



Un Mercedes de la serie W-124 pero muy especial, con seis puertas. El chasis ha sido alargado, con un aumento de la distancia entre ejes de 80 centímetros.



fuente de energía. El metal se plantea también como una alternativa, lo mismo que el motor Elsbet. Su combustible, el aceite vegetal, no contamina y su producción es casi ilimitada.

Pero hoy día lo único tangible es el catalizador y la cada vez más frecuente utilización de sistemas de inyección en vez de carburador, incluso en los coches pequeños como en el Fiat Uno y el Opel Corsa. Este último viene dotado de un motor de 1.400 centímetros cúbicos, que sustituye al de 1.300, alimentado por inyección. Por ahora, la inyección es para el mercado alemán, pero el incremento de cilindrada es común a todos los mercados. En España los Corsa y Kadett 1.400

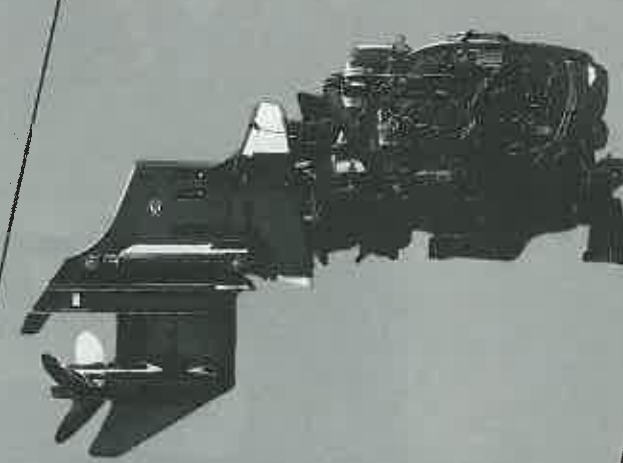


En el stand Lotus destacaba el Esprit SE con 264 caballos de potencia. A pesar de los años, la línea sigue siendo tan espectacular como sus 266 kilómetros por hora.

EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE TM *Fuerabordas*

OMC Cobra TM *Dentro Fuerabordas*



OMC Sea Drive TM *Motores con Bracket*

FOUR WINNS TM *Embarcaciones*



SABA CRAFT [®] *Botes de aluminio*



EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO
Experiencia de toda confianza.

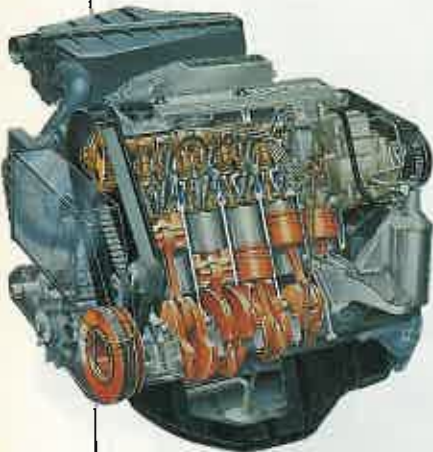
MOTORMASO [®]
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovía de Castelldefels Km. 9
Cruce Ctra. de Viladecans
Apartado 53
08630 SANT BOI - BARCELONA

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

estarán disponibles a primeros del mes de noviembre.

En todo este clima ecológico a ultranza, dando por sentada la «limpieza» de los coches expuestos, una vez más los protagonistas han sido los deportivos y las grandes berlinas. Los franceses han hecho un esfuerzo metiéndose en el feudo alemán de la alta tecnología y los coches de representación. Renault, con las cuatro ruedas motrices de su R-21 Quadra. PSA, con los Peugeot 605 y Citroën XM, cuyas distintas versiones invadían los respectivos stands. Pero el poderío alemán no tiene parangón hoy día en Europa. Así, los productos de Mercedes, Opel, BMW, Volkswagen, Pors-



Inyección directa en el Audi turbodiesel, con unos consumos ridículamente bajos.

che y Audi se han disputado el estrellato de Francfort. La sorpresa del Salón la dio Porsche con el prototipo Panamericana, un regalo de la marca al hijo del fundador, Ferry Porsche. Los diseñadores han dejado volar la imaginación en torno a un concepto capaz de dar respuesta a la demanda de los tiempos futuros, como ya adelantamos en nuestro pasado número. Porsche, que introduce la gama Carrera 2, tenía también una serie de innovaciones tecnológicas como su sistema PSD, un diferencial autoblocante —para que no haya pérdidas de tracción cuando las condiciones de adherencia varían entre una y otra rueda motriz—. El efecto de bloqueo del diferencial va del 0 al 100 por



BMW 850i

Un gran deportivo

A mitad de camino entre un coche deportivo y un vehículo de lujo, este BMW 850i era una de las atracciones en el

Salón de Francfort. Su aspecto deportivo, con buena aerodinámica y un frontal muy estilizado chocaban con unas medidas grandes como las que tiene este nuevo modelo de la marca bávara. Técnicamente, este modelo ofrece algunas interesantes novedades como son su tren trasero denominado «integral» y

que incorpora un sistema «multilink», la caja de cambios manual es de seis marchas, siendo el primer coche de cuatro plazas con una caja de este tipo en el mundo, mientras que la versión de cambio automático lleva el sistema automático de control de deslizamiento (ASC), con el que se garantiza el



empuje y la adherencia óptima de las ruedas motrices sobre firmes poco adherentes. En el caso del cambio manual se combina por un lado el control automático de deslizamiento y por otro el del control de la tracción. Y todo ello unido lógicamente al sistema antibloqueo de frenos ABS, ya que los frenos de las ruedas



El BMW 850i fue una de las estrellas del Salón de Francfort. Un deportivo de cuatro plazas y gran lujo.



Con 300 caballos de potencia y una velocidad limitada a 250 km/h, es una verdadera «máquina».

traseras motrices intervienen activamente para la deceleración en caso de firme deslizante. Su equipamiento es muy completo. A los elementos habituales como el cierre centralizado, aire acondicionado o elevalunas eléctricos se suman otros como son los espejos climatizados, un sistema de regulación de la presión que ejerce la raqueta limpiaparabrisas sobre el cristal en función de la velocidad de marcha y de las circunstancias climatológicas. Los cinturones de seguridad de las plazas delanteras son de nuevo diseño, estando los anclajes situados en el propio asiento, lo que permite que el cinturón sujete perfectamente el cuerpo del pasajero.

Este BMW 850i representará para algunos el coche de sus sueños, mientras que para los afortunados propietarios será una manera de disfrutar de la conducción, ofreciendo una gran cantidad de posibilidades. En cuanto a su producción, el 850i se realizará no en forma de serie limitada como en el caso del descapotable Z-1, sino que la producción estará en función directa de la demanda. En concreto para el mercado español no llegarán hasta bien entrado el próximo año, si bien todavía no existe un calendario definitivo, y las previsiones de ventas para el primer año es de 100 unidades, moviéndonos siempre dentro del mercado español.



SEAT PROTO T

El buen camino

SEAT tiene ante sí una etapa decisiva. Está preparando el lanzamiento de un nuevo modelo que pueda ser el espaldarazo al Ibiza, la consolidación de la marca dentro del grupo VW. En todo este proceso, el Proto T tiene una especial significación, pues marca las líneas maestras de ese futuro modelo. Y lo que se desprende de esta maqueta puede ser dentro de un año uno de los modelos más vanguardistas de su categoría en Europa. El Proto T tiene algunos

El Proto T fue una de las novedades del Salón en el que los visitantes se dieron cita. Todavía no está muy claro el futuro de este prototipo, pero por fechas coincidiría con el futuro Toledo.



«gadgets de salón», como las telecámaras para asegurar la retrovisión o el desbloqueo del cierre centralizado y del arranque del motor con una tarjeta magnética en vez de llave. Pero tiene otros elementos que se verán a muy corto plazo en los coches de producción. A nivel de diseño, están especialmente acentuados ciertos detalles cada vez más en boga, como son los voladizos reducidos y el maletero corto y alto. La estética es atractiva y el coeficiente de penetración aerodinámica (Cx), extraordinariamente bajo: 0,24. Este modelo viene además en un momento optimista para la marca, coincidiendo con unos positivos resultados del primer semestre del año, en el que los beneficios han sido de 4.032 millones de pesetas.

ciento automáticamente y está controlado electrónicamente gracias a las informaciones que envían los sensores del sistema antibloqueo de frenos. Para su entrada en funcionamiento, el ordenador tiene en cuenta la velocidad de giro, la aceleración y la deceleración de las ruedas, la velocidad de rotación media del diferencial, la aceleración del vehículo y el accionamiento de los frenos. Según los hombres de Porsche hay una menor tendencia a que el coche colee

El Nissan 300 ZX es un superdeportivo al más puro estilo japonés. Es un rival de los Porsche y otros deportivos europeos.



mientras que el par máximo es de 27,5 mkg. Este motor de seis cilindros en V se encuentra entre los más silenciosos de su categoría. Esta planta motriz se utiliza tanto en el Omega 3 000 como en el Senator, mientras que este último ha mejorado en lo que a su equipamiento se refiere. En el caso del Senator se ofrecen dos motorizaciones, la de seis cilindros y dos válvulas por cilindro de 177 caballos y otra la que utiliza el de cuatro válvulas por cilindro y 204 caballos. Las novedades más importantes que ofrece el Omega 3 000-24 son, lógicamente su nuevo motor y la posibilidad de una caja de cambios de tipo automático de cuatro marchas con

OPTEL OMEGA 3.000-24

Rutero de lujo

ERAN muchas las novedades de Opel presentes en el Salón de Francfort, destacando entre todas el nuevo Calibra, así como el Vectra 2 000 y el nuevo motor de cuatro válvulas por cilindro para el motor seis cilindros que equipa al Omega 3 000 y al Senator. Este motor de seis cilindros en V ha sido enteramente renovado y no se ha querido tan sólo conseguir un aumento



de prestaciones, sino que se ha buscado una gran elasticidad y sobre todo a lo largo de un amplio régimen de giro del motor. Tampoco se ha

olvidado el tema del consumo y se han buscado unas cifras razonables. Pero en cualquier caso se trata de una planta motriz que rinde 204 caballos,



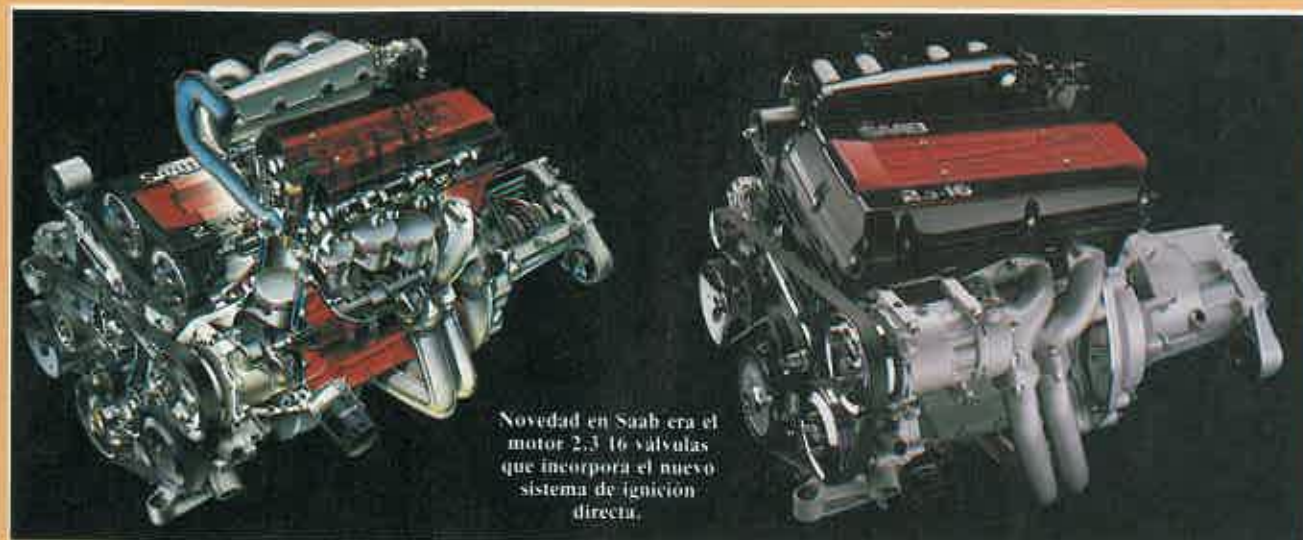
Eran muchas las novedades del Opel, pero entre otras estaba este Omega 3.000-24 con culata de cuatro válvulas y 204 caballos de potencia total.

accionamiento electrónico. Y también el sistema de suspensión multilink en el tren trasero, que ha sufrido una remodelación



Del nuevo Mazda 323 llegarán a España primero las versiones de tres puertas. La berlina de momento no se comercializará en España.

en curva, amén de una superior capacidad motriz. Hay que destacar también el cambio automático Tiptronic, de accionamiento manual optativo, y el nuevo alerón posterior del 944 Turbo, estilo 959. En Daimler Benz, el foco de atención seguía siendo el deportivo SL, pero las novedades se centraban en la versión seis puertas de la berlina W-124, realizada sobre un 260, y en los retoques aportados a los todo terreno de la Serie G. Un frontal



Novedad en Saab era el motor 2.3 16 válvulas que incorpora el nuevo sistema de ignición directa.

SAAB 9000

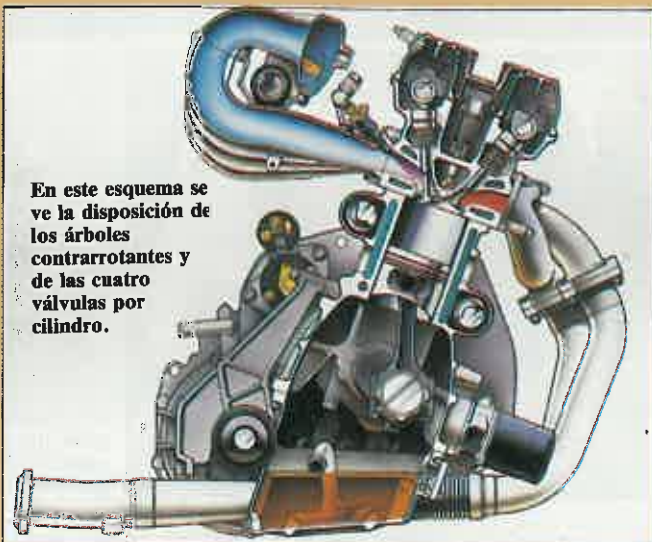
AIRE LIMPIO

COMO novedad en la casa sueca Saab, un nuevo motor de 2,3 litros de cilindrada con culata de cuatro válvulas por cilindro que equipará el Saab 9000 en sus versiones de cuatro y cinco puertas. Este motor destaca por un lado por la presencia de dos árboles de equilibrado, además del doble árbol de levas en cabeza, responsable del accionamiento mediante empujadores hidráulicos de las cuatro válvulas por cilindro de este motor. Este nuevo Saab 2,3 litros está equipado con el sistema de encendido directo de alto

rendimiento diseñado por la marca sueca, y que hasta la fecha sólo se utilizaba en los motores con

turbocompresor. Moviéndonos en el campo tan de moda de los motores ecológicos, hay que destacar otra importante

novedad que presenta esta firma nórdica como es la incorporación de un sistema anticontaminante que reduce a la mitad las emisiones nocivas en el momento del arranque cuando el motor se encuentra muy frío, algo frecuente en los países escandinavos. Se trata de un motor potente, pero en el que se ha buscado por encima de todo la elasticidad, algo que repercute en una conducción distendida y en un consumo de carburante que es también limitado. Por otra parte, las prestaciones del motor a un régimen de giro medio son claves para la seguridad en el tráfico rodado en situaciones realmente comprometidas y en el momento de realizar los adelantamientos.



En este esquema se ve la disposición de los árboles contrarrotantes y de las cuatro válvulas por cilindro.

puesto al día y un interior cada vez más parecido al de un turismo son sus signos distintivos. Técnicamente, destacan un nuevo sistema de bloqueo de la transmisión, el antibloqueo de frenos y los motores seis cilindros de tres litros de capacidad, con 108 caballos de potencia en versión diesel y 172 en versión gasolina.

BMW, la marca de las hélices, rival por excelencia de la estrella plateada, tenía su stand abarrotado para ver el coupé 850i. A su lado, el 318 iS de dieciséis válvulas casi pasó desapercibido.

El mayor índice de afluencia de visitantes no



Mazda Miatta. Es el Lotus Elan de los años 90 construido en Japón.

PEGASO DA LA CARA



CON UN NUEVO SERVICIO QUE ATENDERA EFICAZMENTE TODAS SUS DUDAS O PROBLEMAS.



LINEA DIRECTA es un teléfono de PEGASO para sus clientes, que contestará y tratará de una forma eficaz sus dudas o problemas que pueda tener sin resolver.



Con este nuevo servicio PEGASO establece una comunicación más directa con sus clientes y responde a la confianza que usted ha depositado en nuestra

LINEA DIRECTA es otro gran servicio que PEGASO

marca. Si tiene alguna duda, no lo dude. Utilice

pone a su entera disposición

la LINEA DIRECTA. A cualquier hora del día.

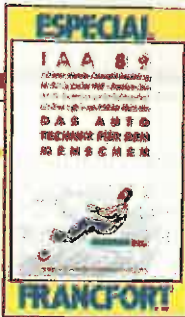
desde este mismo instante.

Desde cualquier lugar de Europa.

* Llamadas Internacionales: (34-1) 750 26 52.



Símbolo del transporte.



está claro a qué marca correspondió. Steffi Graf arrastraba tanta gente o más de la que había en BMW al stand de Opel, donde la triunfadora deportista alemana presentaba el Calibra coupé. Un día antes, John F. Smith, vicepresidente de General Motors, incidía en el tema ambiental. «Sabemos muy bien —dijo— que los automóviles pueden constituir una carga muy pesada para el medio ambiente y para las personas. Por eso hemos realizado esfuerzos importantes para optimizar nuestros automóviles, aun cuando esto significa costos considerablemente más altos para la compañía.» En este sentido y desde hace tres meses, todos los Opel que se venden en Alemania llevan el catalizador de tres vías como equipo de serie con el fin de eliminar gases nocivos. John F. Smith no dejó de señalar el hecho de que en España Opel es la marca que ocupa el segundo lugar en ventas, lo que ha conseguido en un periodo de tiempo relativamente breve. En este momento, además, la fábrica de Zaragoza trabaja sobre la posibilidad de producir cuarenta coches/día más en su tercer turno. En cuanto al producto, señalar además del Corsa 1.4 una versión 1.800 cen-



HONDA ACCORD

Berlina del 90

TAMBIEN el fabricante japonés Honda prepara su futuro y tenía disponible en Francfort el nuevo Honda Accord en su cuarta generación, un coche que ha sido totalmente remodelado para ser una referencia en esta nueva categoría media superior en lo que será el coche de los años noventa que ya están a la vuelta de la esquina. Básicamente las novedades más importantes que aporta este nuevo Accord se centran en un aumento de las dimensiones con respecto a su antecesor, con un aumento de tres centímetros en la altura y de 12 en la distancia entre ejes. Este aumento de las dimensiones repercute en la habitabilidad, que se ha visto muy mejorada. Y también se ha mejorado en lo que a confort de conducción se refiere gracias a una excelente capacidad direccional, algo que este fabricante japonés debe tener muy en cuenta si quiere



Los japoneses han hecho un buen trabajo con el Honda Accord, un coche que representa el coche medio del futuro.



Un perfecto equipamiento y un habitáculo de una gran amplitud son las bases de este nuevo Accord.

introducir en el mercado con éxito esta berlina que aspira a ser la berlina de los años 90, pero que se encuentra con la dificultad de la competitividad del resto de las marcas dentro de este segmento. El Honda Accord 1990 conjuga por un lado el confort de una berlina lujosa y el dinamismo propio de un deportivo, lo que proporciona ese placer de conducir típico de los Honda. La gama Honda Accord se compone de tres motorizaciones diferentes, dos sobre la base del motor dos litros respectivamente con carburador y con inyección, y una tercera de 2,2 litros que representa el modelo más alto

En el caso de la versión que equipa el motor 2.0 de inyección el equipamiento se ha visto aún completado con la incorporación de retrovisores de accionamiento eléctrico y elevallas en las cuatro puertas de tipo eléctrico. El motor, con culata de cuatro válvulas por cilindro, rinde 133 caballos. Como un elemento de serie en este 2.0i aparece el sistema antibloqueo de frenos ALB, desarrollado por Honda, lo que aumenta de manera considerable la seguridad en circunstancias de conducción realmente difíciles como sucede cuando nos encontramos ante firmes que no garantizan una gran adherencia con hielo y agua. Por último, y como modelo alto de la gama Accord, aparece el dotado con el motor de 2,2 litros con inyección y, como en el caso de sus hermanos, culata de cuatro válvulas por cilindro. En su aspecto exterior ya se pueden notar diferencias con respecto a los otros Accord, básicamente por el pequeño alerón delantero y trasero, los paragolpes y las manivelas de las puertas, que son del mismo color que el resto de la carrocería. Completan el equipamiento de este Accord 2.2i un techo practicable eléctricamente, el sistema antibloqueo de frenos ALB y un lavafaros. La velocidad máxima a la que puede llegar este 2.2 es de 212 kilómetros por hora, mientras que su aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora es de 8,4 segundos. En lo que a consumo se refiere las cifras homologadas son de 6,8 litros cada cien kilómetros recorridos siempre que rodemos a unos noventa kilómetros por hora, mientras que si la velocidad se estabiliza a 120 la cifra de consumo sube hasta los 8,5 litros. Un consumo que se puede considerar como ajustado para el tipo de coche de que se trata. La gama Accord nueva, de la que llegarán muy pocas unidades a nuestro país, no comenzará su venta hasta los primeros meses del próximo año.



Otra novedad esperada en el Salón era el Opel Calibra. El Vectra Coupé ya es una realidad.

tímetros cúbicos del Vectra, que no vendrá a España, y el motor seis cilindros de veinticuatro válvulas destinado a los Omega y Senator. Esta motorización, que dará pie a una versión de circuito en Alemania, estará disponible en España aproximadamente en el mes de enero. Noticia importante, siempre relacionada con Opel, es el anuncio de la fabricación del Lotus Omega, que se hará en la fábrica Lotus de Ethel, Norfolk. Empezará en el próximo mes de junio, a un ritmo de treinta y cinco unidades mensuales, destinadas en principio a Gran Bretaña y Alemania.

Lotus está cobrando una especial importancia en el seno de General Motors, sobre todo en su rama de tecnología avanzada, que ha desarrollado entre otros proyectos el de la suspensión electrónica, que en un futuro podría aplicarse en los coches Opel de gama alta. En Francfort estaba presente el Esprit Turbo SE,



Las carrocerías del futuro estuvieron en Francfort como la que aquí tenemos denominada Xenon.

Esto no hay quien lo pare

EL PRIMER SALÓN DE ESPAÑA



Ruedas

20.000 visitantes, cerca de 100 expositores, 20.000 m² de superficie, un Indoor Trial, una concentración motorista y cuatro días de ambiente motard.

Todo eso, y algo más, fue la 1.ª Edición del Salón de la Motocicleta, Bicicleta y Accesorios.

Pues prepárese, la 2.ª Edición de 2 RUEDAS ya está en marcha. A un ritmo imparable.

Del 1 al 4 de febrero de 1990, acérquese a Valencia.

Tiene una cita inevitable en 2 RUEDAS

FERIA MUESTRARIO INTERNACIONAL

**1 AL 4 FEBRERO 1990
VALENCIA · ESPAÑA**

Ruedas
Salón de la motocicleta,
bicicleta y accesorios.

Avda. de las Ferias, s/n. VALENCIA. Apartado de correos 476
Tels. (96) 386 11 00. Telefax 363 61 11. Télex 62435 Feria E. Telégrafo Feriario

LAND ROVER
DISCOVERY

Tercera generación

YA está muy lejos aquel primer modelo de Land Rover, que apareció allá por el año 1948, del que se han producido muchas unidades en sus diversas versiones a través de los más de cuarenta años que lleva a la venta. En el año 1970 llegaba la segunda generación de Land Rover, el Range Rover, un coche también con características de vehículo de todo terreno, pero al mismo tiempo sin olvidar el lujo. Ahora, y con motivo del Salón de Francfort se ha presentado la tercera



La tercera generación de la familia Land Rover ya existe y tiene nombre. Es el Discovery.



generación de Land Rover, el Discovery.

Este Discovery es un vehículo de todo terreno con carrocería de tres puertas y tracción total permanente. En cuanto a su sistema de suspensión, se recurre a uno de muelles helicoidales de largo recorrido, lo que ofrece un perfecto confort de marcha. Sobre su motorización, incorpora un nuevo motor de 2,5 litros de cilindrada de inyección directa y turboalimentado y con intercooler que proporciona 111 caballos con una magnífica elasticidad, lo que resulta muy importante a la hora de realizar conducción fuera de carretera. La velocidad máxima de este nuevo todo terreno es de 147 kilómetros por hora. Su interior ha sido muy

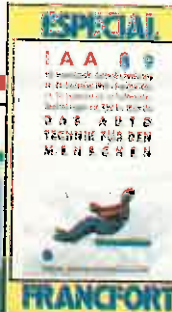


El nuevo Land Rover Discovery es un todo terreno en el que el lujo está presente además de equipar un motor turbodiesel que rinde 111 caballos.

cuidado por los diseñadores, que han creado un modelo con grandes zonas para colocar en su interior todo tipo de cosas y bultos lo que le confiere una gran funcionalidad, algo digno de destacar en cualquier modelo, y mucho más en un vehículo

todo terreno. Se trata en cualquier caso de un coche, por encima de todo, lujoso en el que todo el suelo está enmoquetado. Además de las dos filas de asientos, incorpora en la parte trasera, y esto constituye una novedad realmente elogiable, dos

asientos pequeños abatibles que miran hacia el interior y que resultan perfectos para los niños, contando con cinturones de seguridad. El Discovery destaca por ser fundamentalmente un todo terreno moderno, funcional y lujoso.





Michalak: artesanía alemana. Así podría ser el Super Seven.



El VW Corrado se hace familiar



Este Porsche 959 se ha convertido en un atractivo modelo descapotable.

una máquina de extraordinarias prestaciones, que utiliza un circuito de agua para enfriar los gases de la admisión una vez que han sido comprimidos por el turbo. Desarrolla 264 caballos de

potencia, alcanza 266 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,7 segundos.

Volviendo a las marcas alemanas, Audi tenía, además del Cabrio y del V-8



TOYOTA 4.500 GT

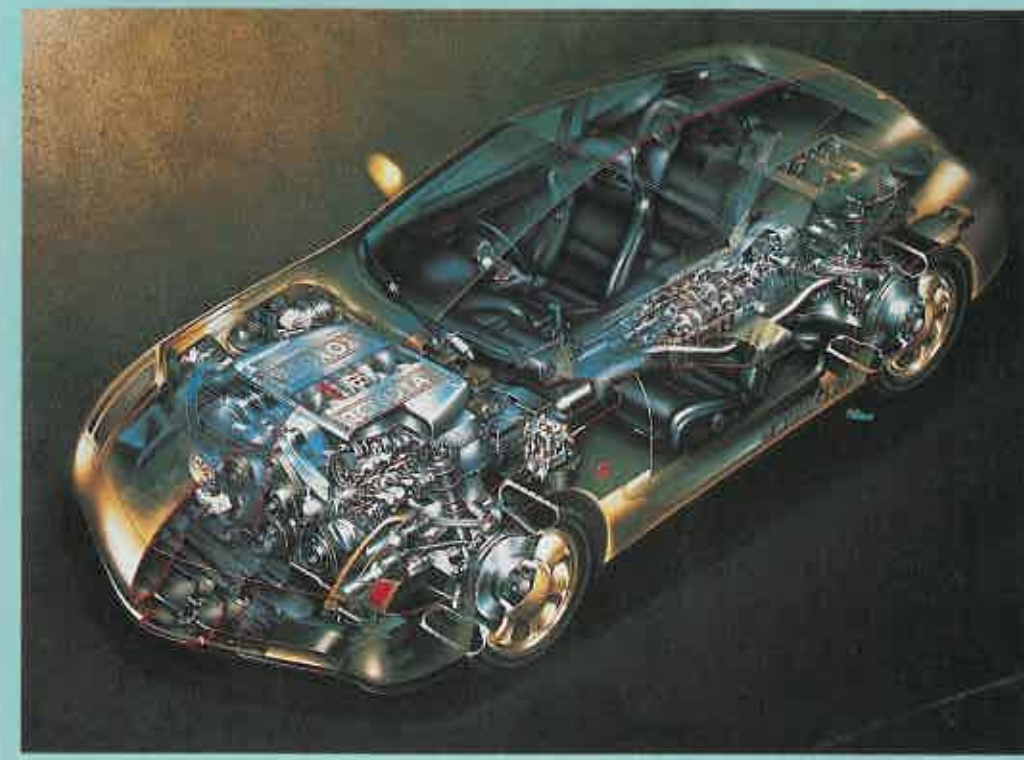
Deportivo del mañana

El nuevo vehículo experimental de Toyota, el 4.500 GT, ha sido creado para expresar el concepto que Toyota Motor Corporation tiene de un automóvil deportivo del mañana. Pero este vehículo experimental tiene una importante diferencia con relación a otros modelos similares de otros años, y es que en este caso no se ha recurrido a técnicas sofisticadas y muy avanzadas tecnológicamente, sino que sólo se ha aplicado lo

necesario para conseguir el nivel de prestaciones que Toyota considera que es el adecuado para este tipo de vehículos. Los requisitos para un deportivo son en la opinión de los técnicos de Toyota, una velocidad máxima en torno a los 300 kilómetros por hora, espacio para dos personas adultas y otros dos niños situados en el asiento trasero. Todo esto debe ir complementado por un maletero suficiente para una familia. Al mismo tiempo tendrá que ser un coche cómodo y seguro, pero que resulte divertido de conducir. Para cumplir todos estos requisitos se ha construido este



Así es como Toyota ve el coche deportivo del futuro, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 300 km/h y de ofrecer cabida a dos adultos y dos niños en su interior.



Toyota 4.500 GT, que utiliza un motor de 4,5 litros de cilindrada que proporciona 300 caballos de potencia total, no recurre al empleo del turbocompresor. Incorpora un sistema de dirección a las cuatro ruedas, siendo el giro de las traseras accionado mediante computadora. Los neumáticos son de tipo antipinchazo e incorpora un sistema de regulación automática de la presión de los neumáticos. El plástico es un elemento que se ha utilizado mucho en la construcción de este prototipo de Toyota para conseguir el menor peso posible y al mismo tiempo una buena resistencia. Por ello, en la carrocería se incorporan materiales de tipo polímero de una gran resistencia y de bajo peso. Se trata, sin ningún género de dudas, del deportivo del futuro que estuvo en el Salón alemán



ORO LIQUIDO PARA SU MOTOR



La investigación tecnológica ha dado sus frutos: Repsol Sintético, el lubricante más avanzado para el motor de su vehículo.

Porque Repsol Sintético es la clave de un mayor

rendimiento; reduce el consumo; protege su motor de la oxidación y la corrosión; dura más y permite ampliar los intervalos entre cambios de aceite, funciona a pleno rendimiento a cualquier temperatura, y, en definitiva, ofrece una protección superior y una conservación más duradera.

Repsol Sintético es el lubricante ideal para todo tipo de vehículos, gasolina o diesel.

Repsol Sintético. Oro líquido para su motor. Para llegar muy lejos.



Motor Oil

AUDI OPEN-AIR

A cielo abierto

Se trata de ver la impresión que causa en el público y al mismo tiempo desarrollar nuevos conceptos de seguridad en un descapotable. Aparentemente el Audi Open-Air es un descapotable más: techo recortado, estructura reforzada, etc. Sin embargo, aporta unos nuevos asientos con cinturón de seguridad integrado, que responden a las mayores solicitaciones en cuestión de seguridad. Los asientos son particularmente rígidos con un arco macizo de seguridad en los reposacabezas. Su estructura es de acero con una capacidad máxima de absorción de energía en caso de accidente. Por otra parte, el cinturón de seguridad, al ir integrado en el asiento, se adapta perfectamente al cuerpo de sus ocupantes, cualquiera que sea su talla, lo que al mismo tiempo significa un elemento de confort suplementario. Los



asientos son regulables en altura, de manera que cualquier conductor tenga un óptimo campo de visión sin

penalización alguna en cuanto al cinturón de seguridad. En lo referente al estilo de la carrocería, si bien se ha

rebajado la altura de la caja, no hay un resultado estético óptimo.

Los laterales de este coche tienen todavía demasiada altura y la tira de protección, al ir pintada en el mismo color de la carrocería, no consigue aligerar el conjunto. Eso sí, la accesibilidad es excelente gracias a dos puertas de grandes dimensiones, lo mismo que el maletero cuya capacidad es similar a la del coupé. Otra ventaja es que la capota se aloja en un espacio específico para ella y no se ve cuando se ha bajado. Por último, también hay que señalar que el ángulo de inclinación del parabrisas evita las corrientes de aire molestas que se reciben en el interior, defecto característico en numerosos modelos descapotables.



Sobre la base del Audi Coupé se ofrece ahora este interesante descapotable de unas bonitas líneas redondeadas.

Largo, diversas novedades. Hay ahora un Audi 80 de 16 válvulas con 137 caballos de potencia, que no parece vaya a importarse en España. El Audi V-8 se sirve ya con cambio manual y con Servotronic, dirección en la que la asistencia varía su intensidad en función de la velocidad. El Audi 100 Turbo-



Los diseñadores siempre ofrecen algo nuevo. Aquí tenemos una especial versión de un 2 CV.

diesel incorpora un sistema de inyección directa con el que desarrolla 120 caballos de potencia y gracias al cual el consumo a 90 kilómetros por hora es de sólo 4,2 litros, mientras que la velocidad máxima llega a 200 kilómetros por hora. Recientemente uno de estos coches ha recorrido 4.818 kilóme-



AUDI V-8 LARGO

Señor ministro

ERA la envidia de más de uno Audi y encima largo, total, un sueño. Lo cierto es que puede ser un magnífico automóvil de

representación. La distancia entre ejes se ha ampliado en 31,6 centímetros y el espacio para los pasajeros de atrás es impresionante. Por haber hay tanto sitio que podría montarse hasta una oficina ambulante como demuestran las fotografías del departamento de prensa de la marca alemana. La longitud total del V-8 así transformado

es de 5,19 metros. Los asientos posteriores se regulan eléctricamente, con ajuste longitudinal. El Audi V-8 costará en Alemania unos nueve millones de pesetas, que puede ser más si se pide en versión Office, que cuenta con un equipamiento fabuloso compuesto por teléfono, ordenador personal, mesas,

telemando para la radio, compact disc, etc. Esta versión Office viene equipada con el acabado Classic Line en cuero pensado para todos aquellos clientes deseosos de tener un Audi más personalizado y que hasta ahora se han visto en la forzosa necesidad de recurrir a carroceros externos.



A partir del Audi V-8 convencional se ha elaborado esta versión más grande. En su interior una completa oficina.



tros por las autopistas europeas con un depósito de combustible (84,7 litros), lo que da un consumo de 1,76 litros. Las medias obtenidas han oscilado entre 60,2 y 80 kilómetros por hora. Siguiendo con los récords, un Audi 200 Quattro, dotado de una culata de cinco válvulas por cilindro (tres de admisión y dos de escape), ha recorrido 1.000 kilómetros a la media de 326,4 kilómetros por hora. También ha batido el récord mundial de las 500 millas, dos marcas establecidas en 1978. El Audi en cuestión era una versión especialísima de 650 caballos de potencia.



Lorenz Rankl presentaba este Mirarch. Es como un monopla de carreras de uso convencional.

De Volkswagen, el Futura que adelantamos la pasada semana llamaba la atención tanto por su línea futurista como por su motor de gasolina alimentado por inyección directa, que tiene la economía de un diesel y el confort de un gasolina. De los otros modelos Volkswagen, el Passat Syncro debe estar disponible en España aproximadamente en mes y medio. El Passat automático llegaría como a finales de año y el GTi G60 a finales de la próxima primavera. Antes que todos ellos saldrá el Golf Rallye de tracción integral.

Además de las restantes

El Viper de Chrysler era un coche ya conocido, pero todos los visitantes lo observaron con admiración.



novedades europeas tratadas en otras páginas de este número, hay que señalar el nuevo motor Volvo B204 GT. Se trata del conocido 16 válvulas, ahora con turbocompresor, y desarrolla una potencia de 200 caballos.

Un modelo que a partir de la gama 90 experimenta notables cambios y del que la próxima semana les ofreceremos las primeras impresiones de conducción es el Jaguar XJ6. El motor ha pasado de 3,6 a 4 litros de capacidad y la potencia máxima de 221 a 235 caballos,

si bien los técnicos ingleses han buscado sobre todo una mayor capacidad de respuesta en regímenes bajos. Hay también nuevas cajas de cambio, tanto automática como manual, nuevo sistema antibloqueo de frenos de la marca Teves, que sustituye al Girling-Bosch, y un interior rediseñado.

Cambiando de continente y pasando a Japón, Honda eligió Francfort para presentar el Accord, igual que Toyota con el Celica y el todo terreno 4 Runner de

motor V-6. Los nuevos Mazda 323, que pronto vendrán a España, con un precio cercano a 2.600.000 pesetas el 16 válvulas y a tope de equipamiento, hacían en Francfort su debut europeo. Lo mismo ocurría con el poderoso Nissan 300 ZX. 280 caballos de potencia desarrolla su motor de tres litros y seis cilindros en V, con las culatas de cuatro válvulas por cilindro y dos turbocompresores. Otros refinamientos son las cuatro ruedas directrices (sistema HICAS).

ESPECIAL
IAA 89
 Die Internationale Automobil-Ausstellung
 in Frankfurt am Main
 vom 1. bis zum 10. September 1989
DAE AUTO
 TECHNİK FÜR DEN
 MENSCHEN
FRANCFORT

Entre los carroceros y preparadores, los alemanes dieron el do de pecho en su salón. Zender, a un nivel estratosférico con el Fact 4 (ver el último número de MOTOR 16); Auto Becker convirtiendo un 959 en descapotable o speedster; CDS con un BMW Serie 3 en el que la parte frontal se asemeja al Z1; Boschert con un 300 SL de techo rígido y puertas tipo gaviota; Design & Technick con un VW Corrado break, cuya parte lateral posterior recuerda a la del Polo; Rinspeed, el suizo, con un Porsche Carrera 4 personalizado con minifaros. Finalmente los especialistas en motores, Abt y AMG, con potentes versiones sobre base Audi o Mercedes, y Oettinger, pionero de motores multiválvulas, con una culata de cinco válvulas por cilindro.

D A M O S
 L A N O T A

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

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



BRIGMONT

El sonido que hace música



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.*



RICARDO PEREZ ASQUARDOS



LA RADIO PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS



Sanyo es uno de los patrocinadores del equipo Benetton de Fórmula 1, cuyo monoplaza se encontraba en el Sonimag.



mercado, y el abaratamiento de costes de producción son algunas de las razones que cabe citar a la hora de justificar esta tendencia. Fuentes oficiales nos han hablado de una baja de hasta un 20 por ciento con respecto al año anterior. El consumo, pues, va viento en popa, o mejor dicho, sobre ruedas.

La mayor parte de las marcas líderes en el sector estaban presentes en Sonimag. Realmente no puede hablarse de grandes novedades, sino de perfeccionamiento de lo existente y un incremento en la difusión de ciertas técnicas o tendencias tanto tecnológicas como de moda. En lo primero nos referimos al compact-disc y el antirrobo, y en lo segundo, a diseños ergonómicos o detalles como pueden ser la opción a iluminación ámbar o verde para así adecuarla a la del cuadro de instrumentos del coche.

Por parte de Pioneer, que por cierto vuelve a ser el sponsor principal del París-Dakar, la firma encabezaba su extensa muestra con un aparato de grandes prestaciones: el KEX-M800. Es éste un autorradio compatible con todos los reproductores CD de la marca y que posee un panel frontal extraíble de reducido tamaño: el de una funda de gafas. Evidentemente incorpora todas las características y sutilezas propias de aparatos de alta gama, entre ellas un mando a distancia. Otra novedad de la marca es el KEH-M7000, un radiocasette de alta potencia: cuatro canales de 25 vatios. El compact-disc ECD-8000, un extraíble de Sanyo con una etapa de potencia doble de 25 vatios, constituía el portaestandarte de esta marca, en la que su nueva serie EX ya presentada en el Salón del Automóvil es su caballo de batalla, a la par que la serie Twin Drive completaba su oferta en altavoces.

Tres nuevas gamas presentaba JVC, la básica con los modelos 390, 490 y 590; la alta, denominada Digifine, ca-

SONIMAG 89

SIGUE LA MARCHA

COMO cada año, ha abierto sus puertas Sonimag, el salón de la electrónica y la fotografía. En este contexto se inscriben los autorradios, aunque hay que decir que para muchos fabricantes éste es un sector minoritario al que le prestan una atención comparativamente inferior a la dedicada a otras líneas, como pueden ser el audio y video del hogar. Tampoco podemos olvidar que sólo hace cuatro meses se celebró el Salón

del Automóvil, un certamen en el que estaban presentes la mayor parte de los fabricantes y en el que mostraron sus novedades. Ello implica, pues, que los autorradios sean en Sonimag una especie de «patito feo».

Un patito feo electrónico que, sin embargo, no todos olvidan, pues es evidente que es un mercado de relevancia. Un mercado que ha crecido en el último año un 7 por ciento; que facturó en 1988 más de siete mil millones de pese-

tas y que «colocó» ochocientas mil unidades. Estos valores son los de las ventas «libres», a las que hay que añadir las de los fabricantes de coches, que pueden significar una cifra superior a ésta, pues no podemos olvidar la enorme cantidad de coches nuevos que salen con radio de fábrica, tema a propósito del cual también se hacen ofertas.

Otra tendencia de este sector es la de los precios a la baja: la enorme competencia, el incremento de marcas en el



Pioneer KEX-M800, lo máximo de esta firma líder. Posee un panel frontal extraíble de reducido tamaño.



Philips presentaba también equipos de telefonía. Destacaba el teléfono portátil AP400.



En Grundig presentaban el modelo WKC 5500 RDS/DSS, obra del departamento de diseño de Porsche.



Al fin Sony llega a España, y antes de fin de año contará con una amplia red comercial.



Amplísima oferta de altavoces Kenwood. No presentaban ninguna innovación.

Caracterizada por su alta sensibilidad y con todas las características y prestaciones habituales en este tipo de modelos; y la referente al compact-disc con el modelo XL-C4000, en el que destacan sus cuatro amplificadores incorporados de 22 vatios cada uno.

Obra del gabinete de diseño de Porsche es el Grundig WKC 5500 RDS/DSS, con frontal extraíble, y funciones de alto nivel, mientras que la



JVC presentaba sus autorradios. Había tres nuevas gamas.

oferta se ve completada por los modelos 5000 y 4870 dentro de esta misma gama y por modelos más modestos. Philips tenía una fuerte presencia en el Salón, y cabe citar como producto más destacado el compact-disc con mando a distancia DC 984, aunque era acompañado por una amplia serie de novedades interesantísimas, entre las que podemos citar el nuevo teléfono portátil AP 4000.

Una marca de la importancia que Sony tenía hasta ahora olvidado el sector en España. Desde este verano esto se está remediando y una red comercial estará lista a principios de año. En ella se distribuirán productos de gama muy completa a unos precios altamente competitivos. Cabe destacar como modelo estrella el CDX-R79, a la par que los XR-7080 y XR-5050 ofrecen una excelente relación calidad-precio. Alpine presentaba la gama que se va a comenzar a comercializar en breve, en la que destaca un nuevo mando más sencillo, nuevos radiocassettes: el 7288 M/M con mando sobre el CD, el 5903 lector CD para discos de dos tamaños, el 7903, etc. y los altavoces serie Reference. Por parte de Roadstar se exhibían cuatro gamas: la económica o Audio Control; la Quadro Line, con información digital; la Technoline, de altas prestaciones y, por fin, la CD con los modelos 609 y 265, que incorporan además del compact disc unas altísimas prestaciones.

Por parte de AR Systems se exhibían las series Jaén y Cádiz con frontal extraíble. En Kindvox presentaban por vez primera un radiocassette con su marca, el KX 500 R, que se une a su oferta de altavoces. Irving mostraba sus tres gamas, en la que destaca la alta con el modelo 975. Marcas de tanto prestigio como Fujitsu Ten o Kenwood no presentaban nada nuevo con respecto al Salón del Automóvil, pero Musicom, importador de la primera de las citadas, ofrece una nueva marca al mercado: Sencor, cuyo modelo S-1133 HPB es una excelente unidad extraíble, que proporciona también unas altas prestaciones.

Sería imposible citar en este artículo a todas las marcas que han estado presentes en Sonimag, pero para cerrar reiteremos la confianza en un sector en crecimiento y que cada vez se hace más indispensable en nuestro automóvil.

Texto y fotos: J.L. Aznar



BANDEJAS CON SONIDO INTEGRAL STEREO

Equipo: 2 WOOFER + 2 MID RANGE + 2 TWEETER + 2 SEPARADORES DE FRECUENCIAS.

Potencia: Hasta 250 W (máx.) por canal.

Aspecto igual al original, sustitución rápida y sencilla sin modificación alguna en su automóvil.

Disponible para: VW GOLF, FIAT UNO, PEUGEOT 205, OPEL CORSA, RENAULT SUPER 5, etc.



Made by RADIOVOX
Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
(Continuación Marqués de Sentmenat)
Tels. (93) 490 81 40
Telefax (93) 490 11 16



Comprar y vender

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, 27B. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

¡MÁS GARANTÍAS
Y MÁS OCASIONES!

PARTICULAR VENDE BMW 735i

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

546 31 79. Horas comercio.
PEUGEOT 505 GTI, aire, llantas, elevallas. 70.000 km, 1.200.000 pesetas. Telf.: 463 03 89.

UNICO modelo deportivo en España, TVR 28 01 (inglés), dos plazas, convertible, 150 CV, automático, carrocería poliéster, aire acondicionado, más detalles. Telf.: (91) 657 03 31. Noches. Fax: (91) 657 04 23.

JEFE de recambios concesionario Ford Sierra Cosworth, 42.000 km, excelente estado, 3.300.000 pe-

D.S.D., S. A.

Primera empresa en personalización del automóvil busca para su taller instalador de teléfonos de automóvil, autorradios, alarmas, etc. Interesados, llamar al tel.: 415 84 11.

VENDO Suzuki Santana M10, blanco, cable defensa, radio, techo, baca, accesorios, todo terreno. Telf.: (982) 22 63 02. José Luis.
LANCIA Delta HF Integrale, grafito, techo corredizo, pioneer, 18.000 km. Telf.: (96)

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

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

setas, color negro. Teléfonos: (952) 26 40 62/26 40 66. Málaga.

ALEMANIA, la información más completa para importar todo tipo de vehículos se la facilitamos por 1.500 pesetas. Telf.: (96) 287 42 80.

TRIUMF Spitfire 1500, año 81, 43.000 km, tres capotas, rojo. Mayte. Telf.: (93) 318 36 25. Noches.

PAGODA 280 SL clásico estado concurso, impecable, 110.000 km, nunca averías, dos capotas perfectas, inmejora-

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.



Venta Automóviles Nuevos y de Ocasión
Nacionales e Importación Precios de Fábrica
- Mercedes 420 SE - Año 87 - Todos extras.
- Mercedes 300 E - Año 87 - Todos extras.
- Mercedes 280 SEL - M-FH - 1.300.000 ptas.
- Super Cinco - Año 88 - 725.000 ptas. - Impecable.
Tel.: (91) 248 10 94. Sr. Corral

ble. Telfs.: (91) 262 60 75/243 13 49.

ALFA Romeo 1.5 TI, negro, 30.000 km, impecable, M-IG. Telf.: 275 10 57. Particular, horas comercio.

BMW 320 i, 60.000 km, impecable. Telf.: 535 26 36. Particular, horas comercio.

TRIUMPH Spitfire 1.500, año 81, 43.000 km, tres capotas, rojo. Mayte. Telf.: (93) 318 36 25. Noches.

VENDO XRZ, B-GT, 60.000 km, con extras, 700.000 pesetas. Telf.: (93) 694 81 27. Albert.

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINDA, 11 - Tel. (91) 270 68 85
(Entrada por Bravo Murillo, 254)

MADRID - Tel. (91) 571 38 23

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

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.

Narváez, 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)
Ferrocaril, 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

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

TOYOTA SUPRA. Full equipo 5.669.000
 TOYOTA SUPRA TARGA. Full equipo 5.985.000
 TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equip 4.089.000
 TOYOTA CAMRY 2.0 GLI 16V. 3.095.000
 TOYOTA LAND CRUISER L 170.
 Turbo D, kit cromados, elevallunas eléc. 3.375.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metelizada.



- TOYOTA
- MITSUBISHI

¡¡AHORRESE HASTA UN MILLON DE PESETAS!!

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

VENDO Ford Capri 2.8 l, muy cuidado, aire acondicionado, extras. Albacete. Teléfono: 21 63 61/22 54 63.
BMW 323 l, muy cuidado, llantas, ruedas competición, tapizado, buen estado, alarma contra robo, Pre-

ALEMANIA, la información más completa para importar todo tipo de vehículos se la facilitamos por 1.500 pesetas. Telf.: (96) 287 42 80.
PAGODA 280 SL clásico, estado concurso, impecable, 110.000 km, nunca

VENDO OPEL REKORD 2.0i

con aire acondicionado. Está en perfecto estado, es del año 83 y cuesta 950.000 negociables. Teléfono: 534 91 00.

1.150.000. Telf.: 694 98 46. De 3 a 5 tarde.
MERCEDES 500 SE, 1982, acondicionado, ABS, llantas AMG, único, 2.000.000 de pesetas. Telf.: 07-33-142 00 62 66.
MERCEDES 300 diesel tipo 123, acondi-

vendo Citroën Stromberg negro, año 1943, como nuevo. Telf.: (93) 214 04 67.
ESCORT RS-Turbo, 89, M-JL, 10.000 km, negro, techo solar, asientos Recaro, elevallunas, electrónicos, cerradura centralizada, equipo de música

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)

cio: 1.315.000 pesetas. Llamar telf.: (93) 844 88 01.
BMW 323 l, estado impecable, 1.330.000 pesetas, ruedas nuevas, llantas, sistema seguridad, aluminio, cristales tintados. Hay más detalles. Telf.: (93) 871 48 41.

averías, dos capotas perfectas, inmejorable. Telfs.: (91) 262 60 75/243 13 49.
ALFA Romeo 1.5. TI, negro, 30.000 km, impecable, M-IG. Telf.: 275 10 57. Particular, horas comercio.
VENDO recambios Seat 850 Spider, mo-

tor, cristales, etc. Telf.: (942) 66 08 18.
BMW 320 l, 60.000 km, impecable. Telf.: 535 26 36. Particular, horas comercio.
PARTICULAR Renault 5 GT Turbo, M-HD, rojo, 33.000 km, techo, alarma, como nuevo,

cionado, extras, 750.000 pesetas. Teléfono: 07-33-146 05 42.
MERCEDES 300 SE, 1987, aire acondicionado, cuero, etc., como nuevo, 40.000 km, 3.950.000. Telf.: 07 33 146 05 42 11.
COLECCIONISTAS

alta fidelidad, muy deportivo, vendo por motivo de traslado al extranjero, 1.975.000 fijo. Telf.: (91) 475 66 93.
205 GTI-1900, M-IU, 18.000 km, aire acondicionado, autorradio. Telf.: (91) 204 64 58.



DISTRIBUIDOR PARA MADRID

RALLYE MANZANARE

Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así 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 160 páginas, al precio de 990 Ptas. más franqueo.



Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VER EN LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60
 Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Ronda	85	44.000	575.000	Triumph TR 7	80	74.000	1.100.000
VW Polo Classic	85	45.000	620.000	VW Passat 1.8 CL	85	48.000	1.150.000
Ford Granada 2.8 l	81	108.000	725.000	Renault 11 GTD	87	13.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1	87	33.000	725.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	34.000	1.175.000
Peugeot 205 XR	85	37.000	745.000	Ford Orion 1.6 Diesel	88	24.000	1.190.000
Citroën C-15 Diesel	86	32.000	785.000	Opel Ascona 1.8 l	86	38.000	1.250.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	24.000	795.000	Opel Rekord 2.2 l	85	92.000	1.250.000
Citroën AX 11 TRE	88	4.000	840.000	Rover 216 SE	88	19.000	1.250.000
Renault Exp. Diesel	87	29.000	875.000	Renault 21 TXE	86	37.000	1.275.000
Citroën BX Caribe	86	30.000	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	19.000	1.275.000
R. Super. GT Turbo	86	31.000	880.000	Alfa Romeo 33 1.7 QV	87	29.000	1.290.000
VW Golf GTI	84	78.000	880.000	Opel Kadett GSI 1.8	85	46.000	1.425.000
Ford Escort 1.4	86	37.000	895.000	Citroën BX 19 Fam.	87	27.000	1.450.000
Alfetta CTV 2.0 A.A.	81	58.000	950.000	R. Trafic 1.300 D.	88	17.000	1.470.000
Ford Esc. 1.6 Ghia	86	35.000	985.000	Ren. Trafic Microbus	88	16.000	1.550.000
Opel Rekord 2.0	83	69.000	1.050.000	Austin Montego 2.0	88	18.000	1.650.000
Peugeot 205 XRD	88	21.000	1.090.000	Ford Esc. 2.8 l Ghia	85	48.000	1.975.000
Ford Escort Diesel	88	21.000	1.075.000	Ford Sierra 2.0 l Ghia	88	19.000	1.975.000
Fiat Uno Turbo l E	87	26.000	1.100.000	Alfa Romeo 75 Evol.	88	17.000	1.975.000
Opel Senator 3.0 E	82	75.000	1.100.000				

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



SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 91 Y 404 73 57
 DIRECCION: GERARDO CORDON, N.º 1. 28017 MADRID
 TELEX: 27482 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación americanos y japoneses
 Todas las marcas

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

OPAZO
automóviles

IMPORTADORES
GARANTIA TOTAL
EN SERVICIOS OFICIALES
BMW
MERCEDES
PORSCHE CARRERA 911
PLATA 5.300.000

Meléndez Valdés, 18 - Telfs. 446 73 10-446 74 88 - 28015 Madrid.

CARLO
Todo tipo de vehículos
nacionales y de importación,
nuevos y usados.
¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/88
Entre Pº Habana y Serrano

Carvan, S.A. Servicio Oficial

TODA LA GAMA FORD
Y LAS MEJORES OCASIONES

ARGÜELLES



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., llantas, alarma, 1.600.000 ptas.
LANCIA DELTA H.F. Turbo, año 87, seminuevo, 1.200.000 ptas.
LANCIA Thema, 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, 86, muy buen estado, extras, garantía, 2.800.000. Facilidades.
AUSTIN MAESTRO EFI, 86, negro, elevalunas, bloqueo, techo, seminuevo, 875.000.
RANGE ROVER EFI, A.A., año 89, seminuevo, 3.700.000 ptas.

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

DEPORTIVO Porsche 911 Targa, cuero, asientos eléctricos calefactables, llantas, spoiles, elevalunas, 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, precedentes servicios oficiales, con garantía total toda España. Tel. 564 30 65.
MASTER Car, empresa recomendada. Teléfono 562 22.
MASTER Car, Audi 200 Turbo climatizado, ABS, 4 elevalunas, 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. Financiamos mínimo interés. Sin entrada. Tel. 564 30 65.
MASTER Car, Mercedes 190 Diesel 87/88. Oportunidad Mercedes 230 E, 260 E, 300 E. Todos climatizados. Tel. 256 62 22.
MASTER Car, BMW 735 i, climatizado, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, 2 becker, full, único en extras, 3.650.000 total. Tel. 464 30 65. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).
MERCEDES 500 SE Mod. 82 ABS, acondicionado, llantas AMG, 85.000 km, 2.200.000 ptas. Tel.:

(964) 30 46 91, coches.
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, radio-cassette, 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.

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

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

U.S.A. motors Recambios de Vehículos Americanos

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

Master Car
AUTOMOVILES IMPORTACION

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

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

	PRECIO MENSUAL	TOTAL
AUDI 200 T 85, azul oscuro antracita, climatizado, C/C 4 elev. ABS, llantas, etc	48.000	2.550.000
BMW 735 iAL, 88, cuero, ABS, servotronic, techo eléct, climatización autom, alarma, elevalunas eléct, C/C, limpia faros	75.000	5.300.000
BMW 735 i, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev. C/C 2 Becker. Único en extras.	87.000	3.575.000
BMW M-535 i 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc	50.000	2.975.000
BMW 635 CSI, aire, llantas, cuero, elevalunas, etc	50.000	2.975.000
BMW 320 i, 85, muchos extras	27.000	1.375.000
BMW 735i, 86, cuero, todos extras	100.000	5.300.000
MERCEDES 300 E, 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev. C/C, etc.	75.000	4.350.000
MERCEDES 230 E, (serie 126), full-equip, mensuel.	43.000	2.250.000
MERCEDES 230 E, 87, auto., manuales, ABS, aire, techo eléct., llantas, elev., C/C, 4 rep., etc.	67.000	3.650.000
MERCEDES 200 DIESEL 86, ABS, C/C, lunas, varios	39.000	2.575.000
MERCEDES 190 E, airbag, ABS, salpicadero madera, techo, alarma, llantas, etc	48.000	2.780.000
MERCEDES 190 D, 87/88, muchos extras, varios	39.000	2.575.000
PORSCHE 911 CARRERA TARGA, cuero, asientos eléctricos, calefactables, llantas, spoiler, etc. Motor nuevo, cero km.	72.000	3.975.000
VOLVO 760 GLE, antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos, C/C, etc., seminuevo	88.000	3.475.000
BMW 730i, modelo 88, cuero, todos EXTRAS	100.000	5.300.000
OPORTUNIDADES Deportivo Mercedes 350 SLC, aire, techo eléctrico, llantas, etc. 2.500.000, 46.000 mensuales.		
P-18 Ranchera GTS, 650.000 ptas. Lancia, aire, A. 350.000 ptas. Mercedes 280 SE, 1.190.000		

Semanalmente varias ofertas nuevas con la mejor garantía del mercado nacional. Revisados 140 puntos por maestros ingenieros propios.
¡EMPRESA RECOMENDADA!
¡ABRIMOS SABADOS TARDE!

AUTOMOVILES YALE, S. L.

AUTOMOVILES YALE, S. L.

ESTAMOS DONDE SIEMPRE. (semiesquina Fco. Silvela)
C/ MARTINEZ IZQUIERDO, n.º 6
Tel.: 245 18 18

EN NUESTRO STOCK DE COCHES TENEMOS EL QUE VD. ESTA BUSCANDO. ¡INFORMESE!

ALFA ROMEO TWIN SPARK
ALFA ROMEO 33-TI
BMW 318 I
BMW 524 td aire
LANCIA THEMA I E AIRE
OPEL OMEGA 2.1 AIRE
FORD SIERRA 2000 AIRE
FORD XR2
FORD ORION GHIA
RENAULT 25 TX AIRE

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

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

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



¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 89.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-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:

AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

INTERLENC, S. A.
EMPRESA HISPANO ALEMANA

OFICINAS

ALEMANIA

Opladener Strasse, 219
4019 Monheim
Tfno.: 07 49 2173 51081
Tx. 8515941 - Fax: 07 49
2173 31614

ESPAÑA

P.º de la Castellana, 268
28046 Madrid
Tfno.: 314 0536 - Tx. 27245
Fax. 314 0331

- Importe su automóvil directamente de Alemania.
- Más de 100 vehículos en STOCK.
- Consulte nuestros precios sin ningún compromiso.
- Aproveche nuestra organización para importar cualquier producto de la RFA, EE.UU o Asia.

VENDO Alfa Romeo 33 1.7, 24.000 km, año 87, aire acondicionado, color rojo, full equipo. Precio: 1.350.000 pesetas. Telf.: 556 66 13.
LANCIA Delta 4x4, rojo, muchos extras, como nuevo, 40.000 km, precio a conve-

nir. Telf.: (982) 24 25 63. Oficina. 22 58 31. Comidas.
CITROËN BX Athena, año 1988, 1.350.000 pesetas. Pedro. Teléfonos: 666 33 64/255 45 52.
R-12 familiar, blanco, M-AB. Telf.: 218 59 04.

LIQUIDACION parrillas bifaro Alfa 33, Ritmo 205, bajos, aletines y spoiler Ibiza, llantas Braid, volantes, etc. Telf.: 455 81 23. Noches.
PARTICULAR, Golf GTI, 16 válvulas, impecable, 38.000 km. Telf.: (91) 435 32 52. Oficina.

PARTICULAR Mitsubishi Montero, corto, full equip, impecable, 22.000 km. Telf.: (91) 435 78 03. Horas de oficina.

BMW 320 i, 4 puertas, muchos extras, año 86, 50.000 km, 2.000.000 de pesetas. Telf.: 30 68 24. Valladolid. Sólo noches.

VENDO furgoneta Volkswagen autorizada vivienda, techo elevable, MU-AJ, 575.000. Telf.: (968) 74 02 09.

SUPERCINCO GT Turbo Copa, año 87, techo, radiocassette buen estado, 1.250.000 pesetas.

ANUNCIESE EN MOTOR 16 NORTE
Teléfono (94) 435 77 86

Telf.: (93) 311 33 48. Noches.

VENDO Peugeot 205 GTI 1900, M-ID, rojo, aire acondicionado. Teléfonos: 270 63 14/270 54 28.

INSTRUCCIONES para hallar el consumo y desgaste actual del vehículo, solicítelas adjuntando 80 pesetas para embalaje y envío, apartado 127, Jaca.

VENDO Opel Corsa TR, radiocassette, M.G.Y., 700.000 pesetas. Teléfono: 409 29 95.

GOLF GTI 16 V, M-GX, blanco, llantas aluminio, kit Zender, faros Hella, 50.000 km, 1.600.000. Telf.: 308 14 33.

VENDO Porsche 944, todos extras, impecable, pocos km, particular. Telf.: (947) 20 10 84. Horas comercio. Burgos.

VENDO Seat Panda 40, muy cuidado, 1986, 450.000 pesetas. Telf.: 261 61 81.

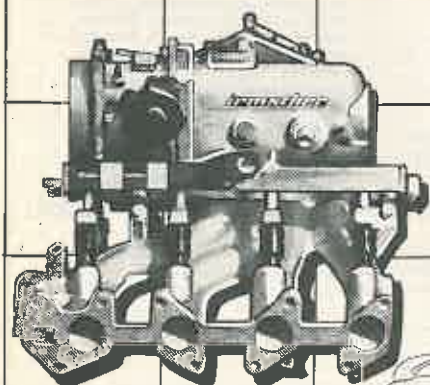
OPEL Corsa 1.2 TR, gris metalizado, dos puertas, M-FT, 70.000 km, 625.000. 445 05 64. Particular.

MERCEDES 190 Diesel, M-JU, nuevo, comprado casa Mercedes, pocos km, extras. (91) 461.31 77. Noches días laborales.

FIAT Croma Turbo D, impecable, buen preio. Teléfono: 419 53 07. Alfonso.

SPIDER Alfa Romeo, vendo seminuevo, alarma, música, Haratop, último modelo. Telf.: (93) 257 02 63. Contestador.

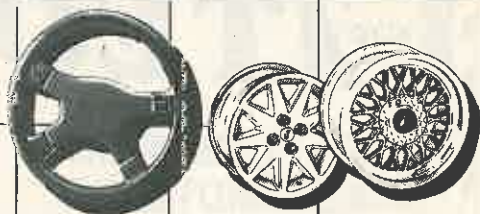
immotcher



KIT INYECCION Y ESCAPE PARA OPEL.



KIT AERODINAMICO Y ACCESORIOS DE COMPETICION PARA OPEL.



ROCAR MOTORSPORT S.A.
IMPORTADOR EXCLUSIVO EN ESPAÑA

c/ General Pardiñas, 78 Madrid 28006
Telfs.: 402 72 76 - 402 86 97



AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA



V/ VALLESPÍR. 189-91
Tel.: (93) 490 19 26
Fax: (93) 491 02 01
08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

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

Santander
Córdoba
Barcelona
P. Mallorca
P. Mallorca
Gijón
Madrid
San Sebastián

MINIS 1275 GT, uno blanco y uno negro, magnífico estado, 400.000 pesetas. Los dos srta. Toñi. Horas oficina. 435 01 69. Madrid.

FIAT Uno Turbo, M-GX, 30.000 km, plomo metalizado, ruedas con 200 km,

impecable. 1.050.000 pesetas.

OPEL Kadett GTE 1.8, blanco, impecable, pocos km, M-RL, 1.000.000 pesetas. Telf.: (91) 216 43 93.

OPEL Kadett GTE 1800 i, blanco, B-FX, muchos extras, 1.050.000 pesetas.



i Novedad Mundial!

CRISTALES TINTADOS

- * SIN ARRUGAS NI BOLSAS
- * COLORES : HUMO - AZUL - VERDE
- * FACIL Y PERFECTA APLICACION POR UD. MISMO EN MENOS DE 5 MINUTOS
- * P.V.P. 6.500 Ptas. IVA INCLUIDO

SOLICITAMOS DISTRIBUIDORES LOCALES
TEL. 93/ 433 16 76 - FAX 93/ 433 08 41 - BARCELONA



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES 25 TEL (93) 318 05 89 BARCELONA 08007

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

Telf.: (93) 209 71 80. Mediodía, noches.

LIQUIDO kit 4 faros Peugeot 205, 19.000 pesetas, aletines Ibiza, 7.000 pesetas; spoiler faros Ibiza, 12.000 pesetas; alerón biplano Super 5, 9.000 pesetas; parrilla 4 faros Ritmo, 9.500 pesetas. Telf.: 455 81 23.

VENDO motor Mercedes 240-D, muy pocos km. Telf.: (924) 31 56 60. José. Horas oficina.

PARTICULAR vende Volvo 244 GLE-Turbo, B-FT, todos los extras, impecable, doy garantía. Telf.: (973) 23 69 48.

VW Jetta, dirección asistida, cierre eléctrico, 8.000 km, 1.200.000. Telf.: 250 07 03.

ESCARABAJO semi cabriolet, año 1954, ITV, color negro, estado impecable. Telf.: (93) 205 47 76. Noches.

ROVER 2600, muy buen precio. Telfs.: 248 08 00/1/2. Preguntar señor Mora o señor Millán.

PEUGEOT 505 GTI Atlantic, llantas, aire, techo eléctrico, completamente nuevo, 19.000 km, 2.500.000. Particular. Telf.: 435 71 95. Madrid.

VENDO BM2 M-3, año 88, full equipo, como nuevo, 6.000.000 pesetas. Telf.: (96) 240 05 90.

PARTICULAR vende Mercedes 350 SLC, gris metalizado, elevalunas eléctricos, techo corredizo eléctrico, puertas centralizadas, radiocassete inyección, dirección asistida, estado impecable. Telf.: (96) 579 15 70.

BMW 316, 318 i nuevos, modelos BMW 528 i, Mercedes 240 D, extras, seminuevos, a matricular. Telf.: (924) 69 61 26. Mediodía y noches. Badajoz.

FERRARI 308 GTB i Quattrovalvule, año 85, 26.000 km. Precio: 9.000.000. Teléfonos: (952) 22 27 16/21 87 59.

OPEL Senator 3000, seminuevo. Telfs.: 248 08 00/1/2. Preguntar señor Mora o señor Millán.



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. Vallespl, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 490 19 26-Fax: (93) 491 02 01



PARTICULAR vende Mercedes 300 D, color dorado, interior en cuero, cambio automático, perfecto estado, muchísimos extras, aire acondicionado, 2.250.000 pesetas. Telf.: 439 01 16. Fernando.

PARTICULAR ven-

tado 550.000. Telf.: (942) 88 21 42. Horario oficina.

VENDO recambios Seat 850 Spider, cristales, asientos, motor. Telf.: (942) 66 08 18.

VENDO Audi 200 Turbo, año 84, perfecto estado, urge venderlo, 2.200.000 pesetas. M-DF.

300 SEL 3.5, M-P, particular vende buen estado, 500.000. Telf.: 638 83 15.

MERCEDES 190 E, GV-D, cuero, ABS, airbag automatic, aire, asientos eléctricos, cassette Becker Méjico, techo eléctrico, valor extras aprox. 3.000.000, finales año 86, 4.000.000 contado. Telf.: (911) 21 49 31. Pedro. (911) 22 05 47.

MERCEDES 420 SEC, 86, 5.900.000, BMW 325 i cabrio 87, 3.850.000, Volvo 480 ES 86,

2.500.000. A matricular. Sr. Mario. Telf.: (93) 300 24 74.

VENDO Opel Manta GSI, negro. Telf.: (947) 17 02 59. Luis.

131 Diplomatic 2000, aire acondicionado, cambio automático, dirección asistida, cierres centralizados,

lunas eléctricas, matrícula M-FY, estado perfecto. Telf.: 250 85 68.

FIESTA X 22, M-3828-GL, 75.000 km, negro, techo, 750.000. Telf.: 734 44 39. Noches.

RANGE Rover todo terreno, gasolina,

1.150.000. Telf.: 473 86 31. Noches.

PARTICULAR vende Porsche 944, perfecto, año 1986, 3.500.000. Telf.: 250 53 93.

MINI Coope 1300, impecable, 350.000 pesetas. Telf.: (93) 417 56 60.



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

Envíos a toda España en 24 h. Soliciten información.



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

de R-11 blanco GTL, único en Madrid, aire acondicionado, muchos extras, 6.000 km, perfecto estado, 1.200.000 pesetas. Telf.: 439 01 16. Fernando.

ESCARABAJO 1302-5, 1600 c.c., alemán, M-CH, buen es-



CASTROL Y EL TODO TERRENO

La firma Castrol España, y más concretamente su director de Publicidad y Patrocinio, Jonathan Barclays Phillips, potencia una nueva forma de ocio para los usuarios del todo terreno. Esta campaña recibe la denominación Castrol Challenge y pretende fomentar la práctica del todo terreno sirviendo a la vez de escuela de conducción 4 x 4.

EUROP ASSISTANCE EN CHINA

EUROP Assistance ha puesto en funcionamiento una nueva delegación en Pekín garantizada y apadrinada por el Ministerio de Salud chino y CITS. Esta nueva delegación cuenta con una red de 180 oficinas y agencias de CITS, órgano del turismo chino con el que Europ Assistance tiene un acuerdo oficial de cooperación. En el apartado sanitario se facilitan las intervenciones médicas y el acceso a diferentes hospitales gubernamentales.

NUEVA LINEA AVIATIC

El último acabado de Aviatc en tejanos se llama «used». El efecto logrado es el de un tejano usado durante varios años. Esto se consigue mediante un

tratamiento especial de lavado y a través de la proyección de arena a presión.

Los tejanos Aviatc están distribuidos en España por Marcatex, S. A., empresa que comercializa también la línea de prendas de vestir Manjud, la marca de accesorios de cuero y piel Filrund y que tiene previsto el lanzamiento en España de las prendas «sportwear» Newman.



REINZ COMPRA SELOC

La sociedad alemana Reinz-Dichtungs-GmbH ha adquirido recientemente la firma Industrias Seloc-Juntas Reinz, S. A., ubicada en Madrid. La sociedad española, de la que Reinz era accionista minoritario desde el principio de los años ochenta, tiene su fábrica en el polígono industrial de Arganda del Rey, donde fabrica materiales para juntas, juntas planas de motor, así como perfiles de caucho.

INDESIT, CON EL AUTOMOVILISMO

INDESIT, la marca italiana de electrodomésticos de primera línea, estará presente como patrocinadora los próximos días 23 y 24 de septiembre en la V Subida Automovilística de Santo Emiliano, que se celebra en la localidad de Langreo.

CRITICA DE TIENDAS

AHLERS Y RAHN, S. A. MERCEDES, EN TENERIFE

AHLERS y Rahn, S. A. son los representantes generales de Daimler-Benz AG en Santa Cruz de Tenerife. En 1980 inauguraron las instalaciones, situadas en el número 30 de la avenida 3 de Mayo de la capital tinerfeña, y el tiempo transcurrido no se ha hecho notar en sus dependencias. La exposición y administración de este concesionario ocupan una extensión de mil metros cuadrados. Llama la atención su exposición por el amplio espacio del que gozan los vehículos allí expuestos, un total de seis, y la sencilla elegancia y sentido práctico que configura el entorno. Los responsables de Mercedes-Benz en Santa Cruz de Tenerife, además de vender los vehículos que comercializan, tratan de que el usuario de su marca sepa un poco la historia de la firma

alemana a través de unos cuadros que adornan singularmente las paredes de la exposición. Tres son las personas responsables de las ventas de vehículos nuevos y dirigen un equipo de cuatro vendedores que visitan a los clientes, más una vendedora que atiende a los visitantes tanto en exposición como en talleres. Las ventas de vehículos nuevos durante el pasado ejercicio fue de 400 turismos y 175 industriales. El modelo más vendido en este concesionario es el 190

en sus diferentes versiones. El servicio técnico ocupa una extensión de tres mil metros cuadrados, dividido en diferentes secciones: chapa y pintura; electricidad; motor grandes reparaciones; reparaciones fáciles y rápidas; vehículos pesados. Todo el utillaje, máquinas y material empleado en las revisiones y reparaciones son, como es habitual, exclusivas de Mercedes. En cuanto al servicio de repuestos, éstos tienen destinados unos seis mil metros cuadrados, acu-

mulando en sus estanterías más de setenta mil referencias, que son fácilmente localizables a través de un sistema informático facilitado por la central alemana. Una buena coordinación y comunicación con la península y Alemania permiten solventar rápidamente cualquier carencia en sus repuestos.

Para Enrique López Cano, director de ventas de turismos de Ahlers y Rahn, el éxito de este concesionario radica en los cuarenta años que llevan representando a Mercedes-Benz y al prestigio, seguridad y buen servicio técnico de la marca. En cuanto a financiación y seguros, este concesionario no trabaja con ninguna entidad. El teléfono de Ahlers y Rahn es el siguiente: (922) 21 61 88.

Javier Solano



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



SEAT MARBELLA GLX

CUIDAR AL PEQUEÑO

A PROVECHANDO la serie de mejoras que en general recibieron esta primavera los modelos de la marca, los técnicos de Seat no han dejado de lado al pequeño de la familia, se acordaron del Marbella, que ha recibido una serie de retoques para que conserve su situación de líder en el segmento más bajo, el de los vehículos económicos, versátiles y

fáciles de conducir. La puesta al día se relaciona directamente con el sistema de frenos y con la comodidad interior, puntos estos con poca repercusión en el aspecto exterior pero que han contribuido a mejorar tanto la seguridad como el puesto de conducción, algo incómodo hasta ahora.

También el sistema de alimentación se ha revisado, lo que ha determinado



Los Marbella del 90 sin cambios exteriores
La versión GLX es la más amplia de todas

VIRTUDES

- Aptitudes urbanas
- Aprovechamiento interior
- Consumo reducido

DEFECTOS

- Eje trasero saltarín
- Equipamiento básico
- Ruidos mecánicos

PRECIO EN LA CALLE:
960.290 ptas.

una ligera reducción en el consumo final.

Hasta ahora el Marbella equipaba un sistema de frenos bastante superado, como era la configuración delante-de-trás, es decir, que si uno de los circuitos fallaba, nos encontrábamos frenando o con las ruedas delanteras o sólo con las traseras. La situación podía

DATOS DE COMPRA

Fabricante: Seat, C/ Pau Claris, 167, 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. Garantía: un año en piezas y mano de obra. Red de postventa: 1.060 puntos de asistencia en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 903 c.c. (65x68). N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: Lateral por cadena. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Carburador. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 92 oct. Potencia máxima: 40 CV a 5.400 rpm. Par máximo: 6,7 mkg a 3.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delanteras. Caja de cambios: Manual. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,2 km/h; 2.ª, 12,8 km/h; 3.ª, 19,0 km/h; 4.ª, 25,8 km/h; 5.ª, 32,4 km/h. Embrague: Por cable.

DIRECCION. Tipo: De cremallera. Vueltas de volante: 3,4. Diámetro de giro: 10,2 m.

FRENOS. Sistema: Disco/tambor.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido.

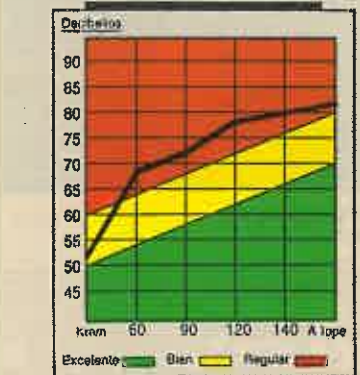
RUEDAS. Llantas: De chapa, 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 145/70 SR 13.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 680 kg. Capacidad depósito: 35 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	131
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	21,6
1.000 m salida parada	41,3
De 0 a 100 km/h	22,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,7
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,8
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	40,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	44,6
De 80 a 120 km/h en 4.ª	21,0
De 80 a 120 km/h en 5.ª	23,5

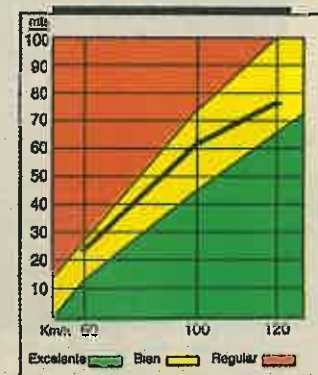
SONORIDAD



Al ralentí: 52,0. A 60 km/h: 68,0. A 90 km/h: 72,0. A 120 km/h: 78,0. A tope: 81,0.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h: 22,6. A 100 km/h: 61,8. A 120 km/h: 75.

CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
A 29,5 km/h de promedio	6,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,3
En conducción rápida	7,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,0
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	6,3
Capacidad depósito comb.	35
Autonomía media	500

EQUIPAMIENTO

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



El cuadro de instrumentos sigue tan funcional como siempre. Los interruptores están a mano y la bandeja es muy útil.



Los asientos delanteros se han rediseñado. El respaldo es más alto y recoge algo mejor el cuerpo.

complicarse en caso de un frenazo de emergencia, pudiendo terminar con el coche totalmente cruzado. El sistema de frenos cruzados en X asegura una frenada uniforme aunque deje de funcionar uno de los circuitos, pues siempre frenaremos con una rueda delantera y la opuesta posterior.

Para completar el trabajo, se ha cambiado la geometría de la suspensión delantera, que ahora cuenta con caída negativa (más abierta), para asegurar una trayectoria ideal.

Lo cierto es que no se aprecia una mejora sustancial en la calidad de la frenada, pero siempre es de agradecer que se tenga en cuenta la seguridad del conductor. La distinta caída de la suspensión tampoco repercute en el comportamiento, por lo que el Marbella sigue disfrutando de una estabilidad buena en relación a su altura, aunque la suspensión trasera siga trayendo de cabeza a sus ocupantes, suspensión incómoda por sus continuos saltos ante cualquier desigualdad del terreno.

El comportamiento general del coche, salvo esos rebotes, es bueno. Su manejo no presenta ninguna complicación y el terreno donde se mueve con más soltura es la ciudad y las calles más estrechas o los huecos de aparcamiento más reducidos.

Una nueva estructura de los asientos, ahora más altos y con nuevo mullido, mejora bastante la postura de conducción, sobre todo para las personas que no destacan por su altura. El tapizado también se ha renovado, y además sigue siendo muy sufrido y con la calidad que siempre ha caracterizado a estos coches. Por último, el más pequeño de Seat gasta algo menos gracias a un filtro de aire de mayor capacidad, también a una nueva bomba de gasolina y a un nuevo carburador como mejoras más importantes. El Marbella GLX con el motor de 903 centímetros cúbicos y 40 caballos anda tan bien como antes pero no mejor, como consecuencia de las novedades sólo sale beneficiado el consumo.

Andrés Mas

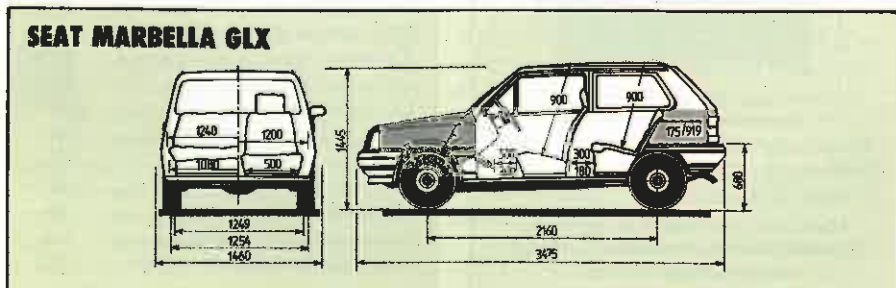
Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

COMO rival más directo del Seat Marbella nos encontramos con el Citroën AX 3P 11 RE, que por tamaño y precio es el que más se le parece, aunque existen modelos como el Volkswagen Polo, Fiat Uno u Opel Corsa que se le acercan demasiado en precio aunque forman parte de otro segmento superior. El AX cuesta 77.000 pesetas más, pero anda mejor y su suspensión no es tan incómoda. El Marbella destaca por su tamaño reducido y manejable y por su precio, ligeramente inferior.



El Marbella es ideal para ciudad, donde se mueve sin ningún problema. En él caben sin aperturas dos adultos y tres o cuatro niños.



SUPER CARS

GRAN FICHERO DEL MOTOR

En tu kiosko a partir del 29 de Septiembre.

Para saber todo sobre el mundo del motor.

¡A toda marcha! En fichas.

En fichas coleccionables con todo el apasionante mundo del motor. Motos, prototipos, coches del futuro... Lo más interesante, en prácticas fichas. De fácil consulta. Siempre a mano, en un fichero que recibirás gratis.

Consíguelo de forma sencilla recortando y enviando el cupón adjunto.

Además recibirás todos los atractivos regalos de la colección: fichero, póster, modelos en relieve de coches, pegatinas, y lista actualizada de precios.

CERTIFICADO DE SUSCRIPCION

Si, deseo recibir en suscripción la colección GRAN FICHERO DEL MOTOR SUPER CARS de acuerdo con las siguientes condiciones. Recibiré toda la obra, incluidos todos los regalos de promoción, directamente en mi domicilio, en 25 envíos mensuales. El primer envío contendrá, además de 40 fichas, el fichero, los separadores, el póster, los 4 primeros relieves y el primer adhesivo.

Pagaré en 25 cuotas mensuales de 800 ptas. cada una. De esta manera disfrutaré de un 20 % de descuento sobre el precio de venta en quiosco. Todos los precios incluyen IVA.

ALFEZAR

MODALIDAD DE PAGO

CONTRA REEMBOLSO POR DOMICILIACION BANCARIA (Por favor, complete la domiciliación bancaria adjunta)

INSTRUCCIONES DE DOMICILIACION BANCARIA

A _____ de _____ de 1989

Por favor, carguen a mi cuenta / libreta n.º _____ el pago de los recibos que EDITORIAL PLANETA DE AGOSTINI S.A. les presentara a mi nombre, hasta nuevo aviso.

DATOS PERSONALES

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

N.º _____ Piso _____ Esc. _____ Cod. Postal _____

Poblacion _____ Provincia _____

Edad _____ Telefono _____

DATOS DE LA CUENTA

Nombre del Titular _____

Banco / Caja de Ahorros _____ Agencia _____

Dirección _____

Poblacion _____

Codigo Postal _____ Provincia _____

Firma _____

ME RESERVO EL DERECHO DE CANCELAR ESTA SUSCRIPCION EN EL MOMENTO QUE LO DESEE

Firma del Titular _____

Recorta y envía tu suscripción a PLANETA AGOSTINI, departamento de suscripciones, C/. Aribau, 185, 1.º - 08021 Barcelona.

Oferta de suscripción con un 20 % de descuento para los lectores de Motor 16.

GRAN PREMIO DE BRASIL

SCHWANTZ GANA, LAWSON CAMPEON

Eddie Lawson ha conseguido una vez más revalidar su título con su habitual sangre fría.



El Gran Premio de Brasil tenía como aliciente la remota posibilidad que hoy día permitía a Wayne Rainey suspirar por arrebatarse la corona a su compatriota Eddie Lawson. Para ello éste debió cometer un error, ya que con su margen de puntos podía optar hasta ser decimoprimer en caso de victoria del pupilo de Kenny Roberts. Cuando se esperaba una carrera conservadora por parte del campeón titular, éste luchó a brazo partido con Kevin Schwantz en pos de una victoria más, y eso sabiendo que una caída podía hacerle echar por la borda todo el esfuerzo. En menor medida, también el duelo que en 250 c.c. debían librar Jacques Cornu y Reinhold Roth por el subtitulo era uno de los focos de interés del Gran Premio disputado en Goiania. Ahí fue Roth quien se llevó el gato al agua, con un sexto puesto.

A resultados de los entrenamientos eran Rainey y Reggiani quienes obtenían las respectivas «poles». Schwantz y Lawson seguían a Rainey en el medio litro al tiempo que Cardús —excelente a lo largo de todas las tandas cronometradas— era segundo, por delante de Cornu, Cadalora, Sito Pons y Roth. Garri-

ga, con muchos problemas en su moto, no podía ser más que décimo, dos puestos por delante de Alberto Puig.

Pese a que las circunstancias aconsejaban prudencia a Eddie Lawson, éste salió a por todas desde que el semáforo se puso verde. Desde ese momento iba a tener dos compañeros de viaje que a diferencia de él lo tenían todo a ganar y nada que perder: Wayne Rainey y Kevin Schwantz. Es el trazado de Goiania sinuoso aunque no lento y de abrasivo asfalto. Eso significa que los chasis y suspensiones son definitivos y sólo en la recta de meta podía «Steady»

—tranquilo— Lawson exprimir la caballería de su Honda, mientras que había que cuidar los neumáticos, pues con el calor las vueltas finales podían ser un calvario para aquellos pilotos que las hubiesen maltratado.

Si los primeros giros habían transcurrido con una relativa calma, fue a media carrera cuando las cosas se animaron y, evidentemente,

fue Schwantz el encargado de hacerlo. En la vuelta decimonovena, tres más allá de media carrera, el tejano dio cuenta de Rainey en una soberbia apurada de frenada. Rainey no se dio por vencido con facilidad e intentó contrarrestar la maniobra de su rival retrasando a su vez la frenada al máximo, con lo que ambos se mantuvieron emparejados muchos metros, aunque en vano. La siguiente presa del piloto de Suzuki era Lawson, que mientras había durado el mano a mano de Schwantz y Rainey se había escapado unos metros. De nuevo, fue apurando una frenada

como logró su objetivo Schwantz. Fue entonces cuando Lawson demostró que eso de «Steady» era para el olvido. No se dio por vencido en ningún momento y le disputó carrenado con carrenado la victoria a Schwantz. Las motos de ambos, aunque especialmente la Suzuki, pegaban tremendas derrapadas, pero ambos demostraron una vez más por

Azuzado por Sito en los primeros momentos de carrera, Luca Cadalora voló hasta el triunfo.



Lawson no renunció en ningún momento a la victoria, aunque al final cedió ante Schwantz.



Kevin Schwantz obtuvo en Goiania su sexta victoria de la temporada.

qué el motociclismo está de moda: no se arredraron y brindaron un electrizante espectáculo. Sólo a falta de muy poco para que el juez de llegada diese

por terminada la carrera, Lawson dejó escapar a Schwantz. El americano lo graba su sexta victoria de la temporada, mientras que Lawson, con su se-

MARIANO, CAMPEON DE EUROPA

El piloto balear Jaime Mariano se ha proclamado Campeón de Europa tras vencer en Hockenheim. El título estaba entre dos pilotos españoles, el citado Mariano y el levantino José Sáez. Era éste quien mejor lo tenía, pues en caso de victoria del primero le bastaba con ser sexto. Esta expectativa es la que se estaba cumpliendo en el circuito alemán, pero a

un giro del final el germano Stief adelantó a Sáez, que no sabía que así era derrotado. Sáez levantó las manos creyendo ser vencedor y sus mecánicos fueron quienes le echaron el jarro de agua fría. Jaime Mariano, piloto de una Casal preparada por Theo Timmer, correrá el próximo Mundial de 125 con una moto preparada por el ex piloto holandés.



Mariano se ha proclamado Campeón de Europa, tras una dura pugna con Sáez.

gundo lugar, se proclamaba por cuarta vez Campeón del Mundo. Tercero, impotente frente a sus compatriotas, era Rainey, a quien el subtitulo le debe saber a derrota.

Fueron Roth y Cornu los que salieron como una exhalación en la carrera de 250 c.c. en pos de su subtitulo. Sin embargo, Shimizu y Cardús no tardaron en adelantar al suizo, que a partir de ese momento iría perdiendo posiciones constantemente a causa de problemas con su moto, con lo que Roth podía respirar tranquilo: si su moto no se detenía él era Subcampeón. Por eso, fue aflojando el ritmo y Cardús se colocó en cabeza durante unas vueltas: hasta que Cadalora lo alcanzó y lo adelantó a su vez. Otro piloto estaba remontando: Sito Pons. Este había arrancado en medio del pelotón y conectó con el grupo de cabeza a media carrera. A partir de ese momento el grupo de cabeza estaría formado por Cadalora, Cardús, Reggiani, Shimizu, Sito y Roth, sabedor de las desgracias de Cornu. Sería Shimizu el que se convertiría en el máximo oponente de Cadalora por la victoria. Por el tercer puesto la lucha se centró entre Reggiani y Sito Pons. Si éste logró adelantar al italiano a nueve giros del final, sólo duraría una vuelta en esta posición, puesto que Reggiani iba a por todas. La entrada en meta fue de infarto, puesto que Cadalora se imponía por dos décimas a Shimizu y éste aventajaba en cinco a Reggiani. Cuarto, Sito y quinto, pero más descolgado, era Carlos Cardús, por delante de un contenido Roth.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CLASIFICACIONES

250 c.c. 1.º Luca Cadalora (Yamaha), 40.46.09. 2.º Masahiro Shimizu (Honda), a 2.31. 3.º Loris Reggiani (Honda), a 7.95. 4.º Sito Pons (Honda), a 1.35.70. 5.º Carlos Cardús (Honda), a 7.79.80.

500 c.c. 1.º Kevin Schwantz (Suzuki), 46.44.39. 2.º Eddie Lawson (Honda), a 1.70. 3.º Wayne Rainey (Yamaha), a 11.21. 4.º Michael Doohan (Honda), a 19.12. 5.º Ron Haslam (Suzuki), a 22.31.

CAMPEONATO DEL MUNDO

250 c.c. 1.º Sito Pons (Honda), 262 puntos. 2.º Jacques Cornu (Honda), 190. 3.º Reinhold Roth (Honda), 187. 4.º Carlos Cardús (Honda), 162. 5.º Luca Cadalora (Yamaha), 127.

500 c.c. 1.º Eddie Lawson (Honda), 228 puntos. 2.º Wayne Rainey (Yamaha), 210. 3.º Christian Sarron (Yamaha), 165. 4.º Kevin Schwantz (Suzuki), 162. 5.º Kevin Magee (Yamaha), 138.

SPA SPORT PROTOTIPOS

LA SOLUCION,
EN MEJICO

Momento del último repostaje en el Mercedes de Schlessler. La gasolina que les quedaba no fue suficiente para cubrir el último kilómetro.

Enviado especial

Manuel Domenech

ESTABA previsto que la prueba de Spa sirviera para que Schlessler se proclamara Campeón del Mundo de Sport Prototipos 1989, incluso si quedaba por delante de él su compañero Mauro Baldi, pero en las carreras nada está decidido hasta que se cruza la meta, y Jean Louis Schlessler no la pudo cruzar, se quedó a un solo kilómetro sin gasolina, después de haber recorrido 484; un mal que

a los Mercedes no les había afectado en toda la temporada. Ahora, tras la victoria de Baldi, la situación ha cambiado tan radicalmente que el favorito es Baldi, y su posible victoria en Méjico le daría el título aunque el francés acabara tras él. Así pues, si la prueba mejicana, que debería servir de colofón y exhibición de cara al año próximo, no tenía mayor aliciente, ahora va a ser decisiva para la obtención de un título que se resiste a tener un nombre propio.

Dada la climatología cambiante en

todo momento en el circuito de Spa, los entrenamientos tuvieron un protagonismo muy especial. Las distintas sesiones se celebraron en condiciones tan diversas, que muchos pilotos se encontraron en varios momentos de las mismas en «pole», aunque a nadie se le escapaba que los Mercedes, una vez más, iban a ser los más rápidos a pesar de los intentos de Larrauri, por ejemplo, por desbancarles. Así, el piloto argentino fue el más rápido en los entrenamientos libres, para luego descender posiciones en los oficiales en favor, cómo

no, de los Mercedes. En contra de lo que viene siendo costumbre, en la primera sesión oficial, bajo la lluvia, era Schlessler, y no Baldi, el más rápido. Pero la situación cambió radicalmente en la segunda, en la que, por momentos, la lluvia desapareció y la pista se fue secando paulatinamente. En ella, los cambios de posiciones en cabeza fueron muchos y en algunos casos sorprendentes. Larrauri volvió a ser el más rápido al principio de la sesión, pero cuando la pista se secó, Schlessler primero y Dumfries después, bajaron los

tiempos. Al final, como siempre, fue Baldi el más rápido por delante de los sorprendentes Jaguar, sorprendentes, ante todo, por su comportamiento irregular. Tan pronto se muestran rapidísimos como se hunden en la clasificación; está claro que su fiabilidad deja mucho que desear aún. No menos sorprendente fue la cuarta plaza lograda por Wollek, la quinta del Toyota y ¡la sexta! de Schlessler, que se salió en Stavelot y no pudo acompañar a su compañero en primera línea de parrilla. El comportamiento del Nissan fue un tan-

to extraño, pues el equipo debió improvisar en unas condiciones —mojado— totalmente desconocidas para él. Todo se arregló con el cese de la lluvia. En el resultado global de esos entrenamientos hay que destacar sobremedida el decimosegundo puesto alcanzado por Fermín Vélez frente a un total de 24 vehículos de categoría C1. En el lado negativo, los Aston Martin se situaron bastante más abajo en la parrilla de lo que había sido habitual en otras pruebas.

El «warm-up» anterior a la carrera



Toda una demostración de osadía la del Jaguar de Lammers en el momento de la salida. Intentó colarse a Baldi por el interior, y aunque le tocó, no pudo desplazarle durante mucho tiempo.



Segundo podio seguido para el Nissan de Bailey y Blundell, que no lo veía muy claro en el, al principio, mojado circuito de Spa.



Wolleck y Jelinski volvieron a demostrar que los Porsche Joest son los que mejor se portan frente a los Mercedes. Su segunda posición, en la misma vuelta que el vencedor lo demuestra.



El Toyota no da con la fórmula. Siempre acaba bastante retrasado.

también deparó sorpresas, pues en él había que adaptar definitivamente los coches a las condiciones de suelo seco, ya que las previsiones no hablaban de que fuera a llover. El Nissan fue el más rápido, seguido por el Jaguar de Lam-

mers, el Spice de Salazar y el Mercedes de Schlessler, que volvió a salirse de la pista mientras su compañero Baldi chocaba con el Mazda de Kennedy.

Así las cosas, no se sabía a ciencia cierta cómo iban a reaccionar el Nissan y los Jaguar frente a los «todopoderosos» Mercedes. De hecho, en la salida, el Jaguar de Lammers le hizo un interior a Baldi en «La Source» que a punto estuvo de dejarles a ambos fuera de carrera, pero, una vez resuelta esa «melee», los Mercedes se destacaron paulatinamente, con un Baldi dispuesto a no dejar la cabeza en los 485 kilómetros de prueba. Por detrás Schlessler le seguía a distancia por delante del Porsche de Wollek y del Jaguar de Lammers, que rompería el motor a los 39 minutos de carrera, mientras el de su compañero Nielsen se encontraba retrasado con graves problemas eléctricos que también acabarían pronto con él.

VELEZ YA TIENE SU TITULO

AUNQUE la prueba belga no ha sido muy propicia para los pilotos españoles, Fermín Vélez ya ha conseguido matemáticamente la Copa FIA para pilotos de la categoría C2. El piloto catalán, que no pudo hacerse con ella ni en Nurburgring ni en Donington, lo ha conseguido gracias a su segundo puesto en Spa después

de un buen montón de penalidades. En entrenamientos, en la primera sesión, problemas eléctricos le impedían conseguir el mejor tiempo, aunque en la segunda sesión sí lo consiguiera por delante del Spice de Shead, su principal rival. Sin embargo, a la hora de darse la salida a la prueba se detectó una fuga de gasolina que motivó que Fermín saliera desde boxes ocupando, por lo tanto, la última posición; situación que se agravaría al tener que volverse a parar en boxes media hora

después para verificar dicha fuga de gasolina. Una vez solucionado, Vélez realizó una furiosa remontada que le colocó en la segunda posición tras Shead, pero Adams, su compañero, no pudo seguir remontando en su relevo merced a algún error sin importancia. De todos modos, esa segunda posición, si es importante en sí, lo es más por haber servido para lograr un título que tardaba en llegar. En Méjico la posible, y casi segura, victoria será una mera confirmación a lo ya conseguido.

La suerte fue peor aún para Jesús Pareja. Todo parecía ir a las mil maravillas. El equilibrio de su coche en mojado era perfecto, los neumáticos Yokohama radiales para mojados eran idóneos y a Jesús se le da muy bien el agua, como demostró en entrenamientos. Sin embargo, su sexta posición tras la primera sesión se tornó en decimosexta tras la segunda, ya

sobre suelo seco, al romperse el motor en los inicios. Buena muestra de las posibilidades de Pareja se comprobó en la séptima plaza conseguida en el «warm-up», y además su compañero, Walter Brun, realizó un primer relevo magnífico en carrera, al dejar el coche a Pareja en octava posición. En su turno, Pareja lograba alzarse a la sexta plaza tras adelantar al Aston Martin de Leslie y al Spice de Taylor (que al final fue quinto). Sin el menor problema, y a un ritmo muy fuer-

te, Pareja dejaba de nuevo su puesto a Brun y manifestaba en boxes su gran satisfacción por el rendimiento del Porsche Repsol, pero esta vez la suerte no le acompañó.

Cuando tenía a Larrauri a su alcance, con la cuarta velocidad fuera de servicio se veía en el quinto puesto final con optimismo, pero a cinco vueltas del final se le rompía el motor a Brun. Era la retirada y una ocasión perdida; justo en la mejor carrera del equipo hispano-suizo.

Pareja y Brun realizaron en Spa una magnífica carrera, no recompensada por la rotura del motor a cinco vueltas del final.



SPA EN BREVE

Tras los entrenamientos libres Larrauri era el más rápido, pero en la primera sesión oficial, con más lluvia, Pareja se ponía el primero (siempre se le ha dado muy bien Spa con lluvia), por delante de todo el mundo. Al argentino no le gustó nada eso y salió como una tromba a arrebatarle a su amigo tan privilegiada posición, lo que consiguió haciéndose con la «pole» provisional.

Spa Francorchamps es distinto, no cabe duda; durante toda la temporada el calor ha sido la tónica. Pues bien, allí la lluvia es cosa de todos los días y sorprendió un poco a todos los equipos, especialmente a Nissan, que nunca había rodado en mojado. Pero para más INRI, cuando todos habían dado con los reglajes idóneos, el día de la carrera lució el sol a ratos y no llovió. Todo el trabajo sirvió para bien poco.

Tras esa primera sesión pregunta-

mos a Wollek por qué los coches de Joest habían hecho tan malos tiempos (15.º y 16.º), a lo que nos respondió que «estaba en huelga» y corría según le pagaban. Debía ser una broma o lo solución a tiempo, porque en la segunda sesión fue cuarto y en carrera acabó segundo..., lo que es el vil metal.

Ecclestone y sus cosas. La tradicional salida de los Sport prototipos en Spa se ha perdido porque el señorito prefirió que se diera en la recta anterior a «La Source», como en la Fórmula 1, y es que hay que amortizar los nuevos boxes. Eso sí, para que los fotógrafos no tuvieran problemas para hacer dicha salida, mandó montar una tribuna, pequeña y mal situado. Pero él es el que manda.

Schlessler no estuvo nada fino en Spa. Se salió en la segunda sesión de entrenamientos, se accidentó en el «warm-up» y, para colmo, se quedó sin gasolina en carrera. Parece que los títulos se vuelven caros a última hora.

La carrera en sí no se puede decir que fuera muy emocionante, pues los Mercedes dominaban con monotonía y en el seno del pelotón tan sólo la lucha entre Wollek, Larrauri y Bailey daba un

poco de emoción. Las roturas de motor fueron numerosas. El Porsche de Needell, el Aston Martin de Leslie, el Spice de Salazar, el Porsche de Brun y Pareja, junto con el ya comentado del Jaguar de Lammers, son algunos ejemplos. Tampoco fueron cosas rara las salidas de pista, aunque casi todas ellas sin consecuencias, salvo la sufrida por el Porsche de Schuppman, que quedó destrozado en Blanchimont, la zona más rápida y difícil del circuito.

La carrera parecía decidida desde un principio, y las vueltas se fueron sucediendo a buen ritmo sin que se produjeran hechos notables, salvo las posiciones que iban adquiriendo los diferentes coches en cabeza de la prueba, ya que tras los Mercedes estaba claro que, consumo aparte, el Porsche de Wollek era inalcanzable por el Nissan, mientras que éste se defendía bien de Larrauri, y éste a su vez de un grupo formado por Pareja, Dickens (con el Aston Martin) y Taylor (con el Spice C1). Precisamente de ese grupo saltó Pareja, que adelantó a sus correaos adversarios para colocar su coche en una muy brillante sexta posición. La lástima fue que su motor no aguantase la distancia, porque Brun sí que aguantaba el tipo.



Para Vélez la carrera fue un calvario, pero su segundo puesto le asegura la Copa FIA de pilotos de categoría C2.

Tras el último relevo de todos los favoritos, todo el mundo daba a la carrera por finalizada cuando todavía quedaban más de quince vueltas por cumplir. Pero, como suele ocurrir siempre, cuando se dan las cosas por hechas es cuando sale todo el revés. El abandono de Brun situaba al Spice en sexta posición, mientras que los cinco primeros puestos parecían inamovibles, a no ser que en Mercedes hicieran frenar el ritmo a Baldi para que Schlessler se impusiera; lo que no sucedió. Baldi, Schlessler, Wollek, Bailey y Larrauri estaban colocados por ese orden desde hacía varias vueltas y no parecía que fuera a

ocurrir nada raro, pero el Mercedes de Schlessler se quedó parado en la chicane sin gasolina, en la última vuelta y cuando le quedaba tan sólo un kilómetro por recorrer. Si los responsables de Mercedes no deciden qué piloto debe ganar el campeonato, Schlessler va a tener muy difícil contener a un Mauro Baldi muy crecido al obtener, a falta de una prueba, la cabeza de la clasificación.

En la categoría pequeña, tras los problemas de Vélez, se impuso por segunda vez este año el Spice de Shead y Stirling, los únicos capaces de rivalizar con el español.

PARRILLA DE SALIDA

1. J. Lammers-P. Tambay Jaguar XJR-11 T 2.07.488	61. M. Baldi-K. Acheson Sauber Mercedes C10 2.05.900
7. B. Wollek-F. Jehaek Porsche Joest 962 C 2.08.941	2. J. Nielsen-A. Wallace Jaguar XJR 11T 2.08.363
62. J. L. Schlessler-J. Mass Sauber Mercedes C10 2.10.79	37. J. Dumfries-G. Lees Toyota 89 CV 2.09.085
21. E. Salazar-R. Belim Spice SE 89 C1 2.11.067	23. J. Bailey-M. Blundell Nissan R 89 C 2.10.445
14. J. Needell-S. Andskar Porsche Lloyd 962 GTI 2.13.265	16. O. Lrreauri-R. Ratzemberger Porsche Brun 962 C 2.12.907
101. F. Vélez-N. Adams Spice SE 89 C2 2.16.831	5. H. Huisman-U. Schafer Porsche Brun 962 C 2.14.261
22. W. Taylor-F. Thyrring Spice SE 89 C1 2.17.164	19. D. Leslie-M. Roe Aston Martin AMR-1 2.17.082
6. W. Brun-J. Pareja Porsche Brun 962 C 2.18.189	10. G. Fouché-G. Lavaggi Porsche Kremer 962 C 2.17.260
13. P. Fabre-H. Regout Cougar Porsche C22 S 2.18.519	17. R. Stirling-J. Shead Spice SE 88 C2 2.18.305

Etcétera, hasta 38 clasificados. Los nombrados en primer lugar tomaron la salida.

CLASIFICACION FINAL

1.º M. Baldi-K. Acheson (Sauber-Mercedes C10), 70 vueltas en 2h39'16"453, a un promedio de 183,005 km/h. 2.º B. Wollek-F. Jelinski (Porsche Joest 962 C), a 2'16"181. 3.º J. Bailey-M. Blundell (Nissan R 89 C), a 1 vuelta. 4.º O. Larrauri-R. Ratzemberger (Porsche Brun 962 C), a 2 vueltas. 5.º W. Taylor-F. Thyrring (Spice SE 89 C1), a 2 vueltas. 6.º J. L. Ricci-H. Pescarolo (Porsche Joest 962 C), a 2 vueltas. 7.º S. Dickens-B. Redman (Aston Martin AMR-1), a 3 vueltas. 8.º J. Dumfries-G. Lees (Toyota 89 CV), a 3 vueltas. 9.º D. Kennedy-P. Diendonno (Mazda 767 D), a 3 vueltas. 1.º en categoría GTP. 10.º G. Fouché-G. Lavaggi (Porsche Kremer 962 C), a 4 vueltas. 11.º J. Shead-R. Stirling (Spice SE 88 C2), a 5 vueltas. 1.º en categoría C2. Etcétera, hasta 22 clasificados. La vuelta rápida la dio Mauro Baldi (Sauber Mercedes), en 2'07"863, a un promedio de 195,397 km/h.

ASI VA EL CAMPEONATO

PILOTOS: 1.º M. Baldi, 110 puntos. 2.º J. L. Schlessler, 107. 3.º K. Acheson, 105. 4.º J. Mass, 87. 5.º B. Wollek y F. Jelinski, 72. 6.º O. Larrauri, 39. 7.º J. Pareja, 28. 8.º J. Bailey y M. Blundell, 27. 9.º J. Lammers y P. Tambay, 24. 10.º J. Nielsen y A. Wallace, 22. Fermin Vélez y N. Adams son ganadores de la Copa FIA de C2 con 107 puntos.

EQUIPOS: 1.º Sauber Mercedes, 135 puntos. Campeón 1989. 2.º Porsche Joest, 72. 3.º Porsche Brun, 51. 4.º Jaguar, 39. 5.º Nissan, 37. 6.º Toyota, 25. 7.º Aston Martin, 23. 8.º Porsche Kremer, 19. 9.º Spice, 18. 10.º Cougar, 16. Chamberlain Engineering es vencedor de la Copa FIA de C2 con 117 puntos.



SPA FORMULA 3000

LECCION DE ALESI

La octava prueba del Campeonato Internacional de Fórmula 3000 se celebraba en la misma reunión del Mundial de Sport Prototipos, y en ella se esperaba un duelo a muerte entre el líder de la especialidad, Jean Alesi (que no conocía el circuito), y Marco Apicella, su máximo rival de cara al título. Al final, el duelo no se dio, y Jean Alesi confirmó, con su tercera victoria, que, salvo algo totalmente inesperado en las dos pruebas que quedan por disputar, Le Mans y Dijon, será el nuevo campeón.

Los entrenamientos se celebraron bajo la lluvia, y en ellos Comas, Alesi y Bernard demostraron ser los hombres más fuertes de la 3000, sin dar apenas opción a sus seguidores. El mejor tiempo de Comas en el «warm-up», celebrado bajo un fuerte aguacero, le daba una opción muy importante de cara a la victoria en la prueba, aunque luego no pudo rivalizar en ella con su compatriota Alesi. La prueba en sí tuvo dos momentos culminantes, la salida y la llegada. En la salida, ante los claros que se abrían en el cielo, todos los participantes decidían montar neumáticos de seco, salvo Langes y Naspetti, que

más tarde pagarían caro su error, por otra parte, un espectador se caía de un balcón, con lo que la espera se prolongó más de una hora.

Desde la arrancada, en la que Alesi se adelantó unos metros, su victoria parecía segura, dado que poco a poco se distanció los suficientes segundos para quedar fuera del alcance de Comas, Bernard, Van de Poele, Letho, Ferté y Apicella (que se encontraba en una muy mala séptima posición). De hecho, no fue inquietado por nadie a lo largo de las 28 vueltas de duración de la carrera. La lucha estaba por detrás, y mientras Ferté y Bernard desaparecían, y Comas se quedaba solo en segunda posición, el belga Van de Poele, Apicella (que remontó con furia para no quedar muy lejos de Alesi) y Letho lucharon vuelta tras vuelta por la tercera plaza, que se resolvió, in extremis, a favor de Apicella, en la misma línea de meta frente a un vitoreado Van de Poele que ganó por centésimas al finlandés Letho. Tras esta victoria Alesi sólo necesita tres puntos para ser campeón de esta especialidad automovilística, y tan sólo Apicella puede, hipotéticamente, arrebatárselo.

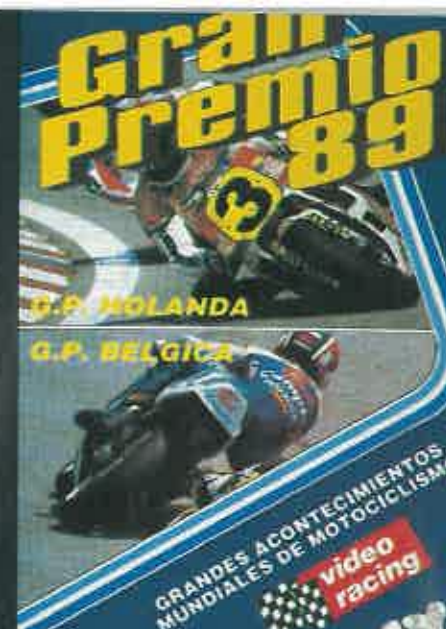
CLASIFICACION FINAL

1.º Jean Alesi (Reynard 89 D Mugen), 28 vueltas en 1h40'293", a un promedio de 185,005 km/h. 2.º Eric Comas (Lola T89/50 Mugen), a 16'09. 3.º Marco Apicella (Reynard 89D Mugen Judd), a 36'53. 4.º Eric van de Poele (Lola T89/50 Cosworth), a 36'72. 5.º J. J. Letho (Reynard 89D Mugen), a 36'88. 6.º Thomas Danielsson (Reynard 89D Cosworth), a 1'26'22. 7.º Perry McCarthy (Lola T89/50 Cosworth), a 1'28'03. 8.º Stephane Proulx (Lola T89/50 Cosworth), a 1'33'70. 9.º Eddie Irvine (Reynard 89D Mugen), a 1'37'27. 10.º Paul Belmondo (Reynard 89D Cosworth), a 1'37'48. 11.º Gary Brabham (March 89B Judd), a 1'50'75. 12.º Philippe Favre (Lola T89/50 Cosworth), a 1'51'18. 13.º Fabrizio Giovanardi (Reynard 89D Mugen Judd), a 2'02'66. 14.º Damon Hill

(Footwork MCD-41 Mugen), a 1 vuelta. 15.º Claudio Langes (Lola T89/50 Cosworth), a 1 vuelta. 16.º Gary Evans (Reynard 89D Cosworth), a 2 vueltas. 17.º Andrea Chiesa (Reynard 89D Cosworth), a 3 vueltas. La vuelta rápida la dio Eric Comas en 2'11"45, a un promedio de 190,065 km/h.

ASI VA EL CAMPEONATO

1.º Jean Alesi, 38 puntos. 2.º Marco Apicella, 23. 3.º Eric Comas, 21. 4.º Eric Bernard y Andrea Chiesa, 15. 6.º Thomas Danielsson, 14. 7.º Martin Donnelly, 13. 8.º Erin van de Poele, 11. 9.º Fabrizio Giovanardi, 9. 10.º Claudio Langes y Mark Blundell, 7. 12.º Philippe Favre y J. J. Letho, 6. 14.º Eddie Irvine, 5. 15.º Alain Ferté, 3. 16.º Gary Brabham, Gary Evans y Emanuele Naspetti, 2.



GRANDES ACONTECIMIENTOS MUNDIALES DE MOTOCICLISMO video racing



MUNDIALES DE MOTOCICLISMO DE 175, 250 Y 500 C.C. video racing

- G. P. HOLANDA-BELGICA 4.950
- G. P. FRANCIA-INGLATERRA 4.950
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-88 4.950
- R. TOUR DE CORSE-ACROPOLES 3.995
- MUNDIAL DE MOTO-CROSS #9 3.995
- BOVETADAS 5 5.950
- SUECIA-MONTECARLO #9 4.950
- PORTUGAL SAFARI #9 4.950
- G.P. JAPON-AUSTRALIA #9 3.995
- G.P. USA-ESPAÑA #9 3.995
- G.P. AUSTRIA-YUGOSLAVIA #9 3.995
- G.P. ITALIA-ALEMANIA #9 3.995

SISTEMA ■ VHS ■ BETA

NOMBRE:

APELLIDOS:

DOMICILIO:

POBLACION:

PROVINCIA:

TELEF.:

ENVIAR A: VIDEO RACING APARTADO 2119 28080 MADRID

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

Una ventaja extra: su incomparable durabilidad, gracias a un diseño único.

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

MOTOCICLISMO General Recintos, 53
 BARCELONA ANTONIO LÓPEZ, 117
 BARCELONA CASA ARMANGET - Rumbia de Catalunya, 127
 CIRCUITO DEL AUTOMÓVIL - Tisage Pirelli, 40



RALLYE DE AUSTRALIA

"COCODRILO" KANKKUNEN



Enviado especial

Esteban Delgado

MUCHO tiempo ha tenido que pasar, pero finalmente, Toyota y el equipo de Ove Andersson han logrado obtener de nuevo una victoria en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Hay que remontarse nada menos que a 1986 para recordar el triunfo de Bjorn Waldegaard al volante de un Toyota Supra en el Rallye Costa de Marfil. Quizá una larga espera y una escasa re-

compensa para un equipo que a mediados de 1988 aspiraba a terminar con la casi ofensiva supremacía de Lancia en el Campeonato del Mundo de Rallyes. No obstante, el Toyota Team Europa parece haber encontrado la senda correcta después del desastre griego, mostrándose el Toyota Celica GT-Four superior a su rival, el Lancia Delta Integrale, como se pudo comprobar en Finlandia y ahora en Australia, donde el dominio de Juha Kankkunen fue total, de principio a fin de la prueba.

Una consideración similar a la de la

marca japonesa puede aplicarse al piloto finlandés Juha Kankkunen. El campeón del mundo de rallyes de 1986 y 1987 también se encontraba en el dique seco en cuanto a triunfos se refiere desde que dejase hace dos años el equipo Martini Lancia. Sobre un total de doce participaciones en su segunda etapa como piloto de Toyota, Kankkunen sólo había logrado terminar en tres ocasiones, llegando de nuevo los laureles de victoria precisamente ahora que se acaba de conocer su poco menos que sorprendente regreso a las filas de la

marca de Turin. Y recordar también que, junto al triunfo de Juha Kankkunen y Toyota en el Rallye de Australia, la empresa de petróleo Repsol se convierte en la primera marca española que logra el triunfo en una prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes.

La inclusión del Rallye de Australia en el calendario del Mundial de Rallyes fue al menos sorprendente. Se trata, en efecto, de la primera prueba que accede al estatus de marcas y pilotos sin pasar primero por la única puntuabilidad de esta última. Y ello después de haber-

se celebrado su primera edición en noviembre del pasado año, un mes después de la reunión de la FISA para el establecimiento anual de los calendarios. La prueba australiana ha sido el fruto del esfuerzo de su organizador, Gary Connelly y su esposa, al igual que el Rallye Olympus lo fue del emprendedor John Nagel. Sin embargo, en esta ocasión Connelly ha sabido contar con el apoyo del gobierno de Australia y de importantes firmas de la isla-continente, aunque la presencia de los espectadores locales sólo ha sido ligera-

mente superior a la prueba americana.

Como decíamos, el dominio de Juha Kankkunen y el Toyota Celica GT-Four fue efectivo desde el primer tramo. Su compañero de equipo, el sueco Kenneth Eriksson, que sustituía a Carlos Sainz, tuvo problemas con el turbocompresor en los primeros compases de la prueba hasta que fue sustituido en el quinto tramo, logrando, no obstante, conservar la segunda posición. Sin embargo, al final de la segunda etapa, en la asistencia previa al parque cerrado, su Toyota se negaba a cubrir los ciento





Kenneth Eriksson logró superar a Markku Alen y su Lancia al final de la tercera etapa después de penalizar minuto y medio el piloto de Toyota a causa de un papel sobre el filtro de aire.

1990...

POCO menos que una bomba ha sido el fichaje de Juha Kankkunen por Lancia para el próximo año. La salida del bicampeón del mundo del equipo italiano a finales de 1987 fue todo menos gloriosa a pesar de la corona mundial. El incidente de Montecarlo con Biondini y sus relaciones con el resto del equipo fueron, por decir algo, tan sólo profesionales, no gozando ni KKK ni su copiloto, Juha Piironen, de demasiada estima. Con este fichaje es segura la salida de Markku Alen del equipo tras quince años de fidelidad al grupo italiano, para pasar a Mitsubishi junto a Ari Vatanen en un programa de seis pruebas. En Lancia continúan Massimo Biasion, que ha renovado en parte obligado por su concesionario en Bassano del Grappa, y Didier Auriol, uniéndoseles Alex Fiorio como piloto

Martini en Kenya, Argentina y Australia.

En Mitsubishi no estará, contra todo pronóstico, Mikael Ericsson, que pasará a Toyota junto a Kenneth Eriksson y Carlos Sainz, que ha rechazado el escaso programa que le ofrecía Lancia. Nuevos son Subaru con su modelo Legacy, con el único fichaje confirmado de Marc Duez; Nissan que contará con Per Eklund para los próximos ensayos que realizará de su modelo Skyline en Costa de Marfil, y VW, que deberá esperar a Montecarlo para debutar con su nuevo Golf Rallye conducido por el alemán Erwin Weber.

En cuanto al Mundial de 1991, Goutard confirmó en Australia ocho pruebas de marcas, seis en Europa y cuatro o cinco para pilotos, donde debería entrar el Rallye Catalunya si no cae bajo la presión del ADAC alemán y el Rallye Deutschland.

cincuenta metros que le faltaban, penalizando de esta forma un minuto por entrar tarde en el control y 30 segundos por hacerlo empujando su vehículo. A la mañana siguiente, el piloto sueco lograba salir a base de meter la cuarta velocidad y accionar el motor de arranque, evitando de esta forma otros treinta segundos de penalización, para descubrir finalmente la causa, un papel sobre el filtro de aire que había olvidado retirar algún mecánico. Durante las otras dos etapas Eriksson se lanzaba a la caza y captura de los dos Lancias de Alen y Fiorio, a los que lograba finalmente superar. Por lo demás, ningún problema para los vehículos japoneses, ni siquiera a nivel de neumáticos, apartado en el que Pirelli había puesto a disposición más de un millar en distintas calidades, mostrándose el SG90 ideal para el terreno australiano, sin apenas desgaste, sobre un terreno muy particular.

Por primera vez en mucho tiempo el equipo Lancia, hoy triple campeón del mundo, fue derrotado sin paliativos, y aunque ésta ha sido la última carrera del Lancia Delta Integrale antes de la aparición de la versión de 16 válvulas en manos de Massimo Biasion y Didier Auriol en el próximo Rallye de San Remo, la responsabilidad de su derrota cabe achacarla a sus neumáticos. Michelin, después de lograr la victoria en este terreno el pasado año gracias al sueco Ingvar Carlsson y su Mazda, no se había preocupado de realizar ensayos previos, enviando los neumáticos en el mes de junio. Aunque Markku Alen cedía cinco segundos a su compatriota en los apenas dos kilómetros del primer tramo en el hipódromo de Freemantle por un error en la elección de sus gomas, desde el primero de los tramos celebrados en los bosques australianos, los Lancias se mostraban como auténticas peonzas, bailando de un lado a otro de la carretera. La calidad más blanda de Michelin disponible, la F80, se mostraba insuficiente, logrando incluso cubrir con el mismo juego dos y tres tramos cronometrados con sus correspondientes enlaces sin mostrar desgaste alguno. Ni tallas a mano, ni la variación del camber del tren delantero de cero a cotas jamás usadas anteriormente se mostraron efectivas, aun a costa de sacrificar la estabilidad de los Lancias Delta Integrale. De esta forma, tanto Markku Alen como Alex Fiorio trataban de permanecer dentro de los límites de la carretera, ascendiendo el finlandés a la segunda posición tras la penalización de Kenneth Eriksson, pero perdiéndola al final de la tercera etapa tras sufrir un problema de alternador en una de los escasos tramos nocturnos del rallye australiano. En cuanto a Alessandro Fiorio, se contentó durante toda la prueba con la cuarta posición, levantando ostensiblemente el pie después de sufrir un incidente



Alex Fiorio llevó su Lancia-Jolly Club a la cuarta posición sin más problemas que atropellar algún que otro canguro en entrenos.



La quinta plaza fue para Rod Millen y su Mazda 323 en un duro mano a mano con Malcom Wilson.



De brillante cabe calificar la actuación del británico Malcom Wilson y su Vauxhall Astra, a quien sólo un pinchazo le acabó retrasando.



Múltiples problemas para el japonés Kenjiro Shinozuka, que finalmente pudo ser séptimo tras arrancar la suspensión delantera contra un árbol.

tras un salto en la tercera etapa, donde rompía un amortiguador de su vehículo.

La oposición más fuerte a los equipos Lancia y Toyota debería de haber sido el sueco Ingvar Carlsson, vencedor en Australia el pasado año y que lograba el mejor tiempo tras Kankkunen en el segundo tramo, antes de retirarse con la junta de culata quemada en su Mazda 323 4WD. Otro tanto le sucedía a Jorge Recalde, posible protagonista, que igualmente rompía el árbol central de transmisión de su Lancia Delta Integrale nada más tomar la salida en el segundo tramo, sin poder poner siquiera la segunda marcha. Otros abandonos importantes eran los del austriaco Franz Wittmann (Lancia Delta Integrale), que rompía la suspensión delantera contra un tronco de árbol cortado en el décimo tramo y el austriaco Sepp Haider (Opel Kadett GSI 16V), que rompía un semieje en una de las pocas pruebas en subida a dos kilómetros escasos del final, debiendo acudir a pie sus mecánicos, penalizando diecisiete minutos, sin contar la media hora perdida en el tramo, por lo que decidía retirarse al final de la etapa.

La quinta posición, tras Lancia y Toyota, fue para el neozelandés afincado en América Rod Millen y su Mazda 323 4WD, en dura lucha con el inglés Malcom Wilson (Opel Kadett GSI 16V). La ventaja correspondió siempre al británico hasta que sufrió un pinchazo en la segunda etapa que le costó un minuto al continuar rodando sobre la llanta. La victoria en Grupo N correspondió al piloto local Ed Ordinsky (Mitsubishi Galant VR4), siendo segundo el sueco Skoghag (Lancia) y tercero el francés Alain Oreille (Renault 5 GT Turbo), pudiendo puntuar de esta forma en la Copa FIA.

CLASIFICACION FINAL

1. Kankkunen-Piironen (Toyota Celica GT-Four), 5 horas, 32 minutos, 9 segundos. 2. Eriksson-Parmander (Toyota Celica GT-Four), a 1 m, 07 s. 3. Alen-Kivimaki (Lancia Delta Integrale), a 2 m, 13 s. 4. Fiorio-Pirolo (Lancia Delta Integrale), a 5 m, 01 s. 5. Millen-Sircombe (Mazda 323 4WD), a 20 m, 13 s. 6. Wilson-Grindrod (Vauxhall Astra GT/E), a 20 m, 51 s. 7. Shinozuka-Gocentas (Mitsubishi Galant VR 4), a 37 m, 2 s. 8. Bell-Body (Mazda 323 4WD), a 28 m, 52 s. 9. Ordinsky-Wilson (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 39 m, 33 s. 10. Bourne-Freeth (Subaru RX Turbo), a 42 m, 10 s.

MUNDIAL DE MARCAS: 1. Martini-Lancia, 134; 2. Toyota, 70; 3. Mazda, 51; 4. Audi, 43; 5. Mitsubishi, 38.

MUNDIAL DE PILOTOS: 1. Massimo Biasion, 86; 2. Didier Auriol, Mikael Ericsson y Alessandro Fiorio, 50; 5. Ingvar Carlsson y Juha Kankkunen, 40.



UNA SEMANA DECISIVA

FUE exactamente en vísperas del Grand Prix de Bélgica cuando tuve la convicción al cien por ciento de que mi futuro estaba en Ferrari. A partir de entonces se iniciaron unas largas negociaciones. Desde ese 30 de agosto hasta el día 6 de septiembre la ciudad suiza de Lugano fue el escenario de nuestras conversaciones, finalmente ratificadas por los abogados de ambas partes. Como es fácil de imaginar, pasé la mayor parte de la semana en mi casa, al lado del teléfono. El motivo de estas arduas negociaciones estribaba en que el contrato de Ferrari era claro y breve, mientras que el de Prost estaba redactado en sesenta páginas.

Ha habido, es verdad, una gran voluntad por ambas partes para concretar mi contrato con Ferrari. Mis primeros contactos con esta escudería se remontan al Gran Premio de Brasil del



Los sucesos de Monza apoyan aún más mi decisión de abandonar McLaren.

80. Luego vino el importante hecho de que el propio señor Agnelli, gran patrón del grupo Fiat, trabajase en persona para mi ingreso en la escudería de Maranello. Por último, el regreso de John Barnard, al que me unen lazos que superan los puramente profesionales, fue el argumento determinante. Me encanta volver a encontrármelo en la sede de la G. T. O, la oficina de estudios de Ferrari, en Maranello. La verdadera razón de mi decisión estriba en que considero a Ferrari un equipo en plena evolución, cosa que no puedo decir de McLaren, a pesar de reconocer que el motor Honda es el mejor de la actual Fórmula 1.

MI abandono de McLaren ha estado provocado por las relaciones humanas en general y el comportamiento de Senna en particular. Se sumaba también la oferta de Williams-

Renault, opción que estuve a punto de escoger hace pocas semanas.

En Ferrari, las excelentes perspectivas para el 90, basadas en las opciones técnicas del futuro, me inclinaron definitivamente por la «Scudería». Me acuerdo haberle dicho a Barnard, durante las pruebas previas al 89 en Jerez, que la idea de su caja de velocidades de selección electrónica era genial, pero que el estrenarla directamente en carrera sin pruebas era poco pragmático. Cuando esté definitivamente desarrollado será fabuloso, uno podrá cambiar de velocidades manteniendo el pie a fondo. En ese momento se podría ganar entre dos o tres décimas de segundo por cada cambio de velocidad, suficiente para un triunfo definitivo.

Volviendo a Italia, a Monza, he de decir que no me sorprendió el recibimiento de los «tiffosi». Para firmar un protocolo de acuerdo con ellos realicé un primer giro durante las pruebas libres a marcha lenta y saludando con la mano, lo que desencadenó un tronar de aclamaciones. Después me puse a trabajar. Y no fue nada brillante, debo confesarlo, pues tras una hora de entrenamientos hice un trompo en la primera variante. Los bombines de los frenos traseros del McLaren se quedaban bloqueados, provocando un sobreca-

ME prepararon entonces el «muleto», en principio adjudicado a Senna, y logré marcar el mejor tiempo que, lamentablemente, no fue contabilizado, pues ya había pasado bajo la bandera a cuadros. De todas formas, el coche subvibraba demasiado y durante la primera hora de calificación cometí el error de optar por dos juegos de neumáticos de goma ultrablanda. Mansell acertó en la elección, haciendo la «pole», además de que Ferrari estrenaba un nuevo motor de calificación con resultados evidentes, tanto para él como para Berger.

La reunión anterior a la carrera fue algo tormentosa en McLaren. Me convencí de que no hablábamos el mismo idioma y me retiré rápidamente. Los hechos me dieron la razón cuando el sábado por la mañana Neil Oatley vino a decirme que el alerón trasero estaba montado cuatro milímetros demasiado bajo. Al terminar la segunda prueba de calificaciones durante la cual me costó mucho recuperar la cuarta plaza de la parrilla (que se había adjudicado Patrese), me enfadé de verdad. Y se lo dije claramente a Ron Dennis, «si esto continúa así dejo inmediatamente de correr para ti y ya no termino la temporada».

Yo aceptaba que Senna, que siempre corre más riesgos que yo, fuese por delante con esas décimas que ganaba en

el ataque. También era consciente que en la vuelta en la que había conquistado la «pole» se benefició de la aspiración de Nannini en la salida de la parabólica, pero lo que no podía aceptar era el hecho de que dispusiese de un programa electrónico que le permitía aprovechar todos los recursos de su motor. ¿Por qué a mí se me había negado ese mismo derecho? Para colmo de males, mi coche estaba mal ajustado, era demasiado. Si lo que querían era darle el campeonato a Senna, que lo dijese de una vez. Nunca he temido el enfrentamiento directo, pero con armas iguales. Cinco kilómetros de diferencia en velocidad punta, lo que supone unos veinte caballos tirando por lo bajo, supone una evidencia demasiado flagrante.

DURANTE el calentamiento del día siguiente la situación mejoró algo. La diferencia se había reducido a dos kilómetros en velocidad punta y cinco en la parcial. Los mecánicos quisieron entonces cambiar los inyectores y desde la salida me di cuenta de lo que iba a ocurrir. Mi motor estaba en una situación desastrosa y no merecía la pena luchar contra Senna en esas circunstancias, ni siquiera plantar cara a Berger y Mansell.

En las carreras se necesita suerte y yo la tuve cuando Senna abandonó. Pero a mí me gustan las victorias claras, hay siempre algo de decepción en no lograr lo que uno se propone en las condiciones previstas.

En cuanto al futuro inmediato, a pesar de este resultado, no es de color rosa. Si bien es cierto que he conseguido una buena ventaja de puntos, mi objetivo es correr por el placer de hacerlo y esta perspectiva se aleja de mis previsiones. Después de regalarle en el podio mi copa a un «tiffosi» anónimo, tuve unas palabras con Ron Dennis. Para él lo que hice fue imperdonable. Se aferra a los trofeos como si fuera lo más preciado en esta vida. Este incidente va a pesar como una losa durante los últimos cuatro grandes premios de la temporada.



EN EL 91

CAMPEONATO DE SPORT-PROTOTIPOS

EL Grupo Promotor Sports 2.000 ha presentado ante la Federación Española de Automovilismo un proyecto para crear un Campeonato Nacional de Sport-Prototipos. Con la principal idea de atraer a los



circuitos a un público más heterogéneo y de cubrir el hueco existente entre las fórmulas de promoción nacionales y las categorías internacionales, el calendario constaría inicialmente de unas doce carreras. También estaría previsto celebrar alguna prueba «especial» fuera de campeonato en algún circuito urbano de larga duración con dos pilotos.

Los coches serán una evolución especial para España de los Reynard 89 SC de chasis monocasco de nido de abeja. En cuanto a la motorización, está aún por decidir, pero con casi toda seguridad se tratará de un dos litros con culata

de dieciséis válvulas y potencia alrededor de los 185 caballos. El precio de estos coches, montados e importados, será inferior a los cinco millones de pesetas, pudiendo mantenerse competitivos durante dos o tres temporadas.

RALLYES

LOUBET, CAMPEON DE EUROPA

EL abandono de Robert Droogmans en el Rallye Manx ha supuesto el título continental para el piloto francés Yves Loubet, que no se había desplazado a la prueba británica. Aunque falta aún por celebrarse una prueba de coeficiente 20 (Chipre), el belga ha decidido no acudir a la isla, consciente de sus escasas posi-



bilidades en tan difícil terreno con un coche de dos ruedas motrices. De todas maneras no acaba de entenderse muy bien su postura, toda vez que queda por disputarse el Rallye Corte Inglés, de coeficiente 10, con lo que, aunque remotas, todavía le permite mantener algunas posibilidades de triunfo.

Boxes

CON su llegada a la Ciudad Condal, el Raid Venecia-Barcelona-Venecia para coches de época cumplió la mitad de su recorrido. La prueba, reservada para automóviles fa-



vehículos 4x4 y los precios de inscripción serán de 95.000 pesetas por persona y 40.000 por vehículo. Para formalizarlas hay que dirigirse a la nueva dirección del club, c/Asperillas, 16. 40400 El Espinar-Estación (Segovia). Telf.: 911/18 81 18.

EL Campeonato Británico de F-3.000 ha finalizado con la victoria del piloto australiano Gary Brabham. El hijo del tricampeón de Fórmula 1, Sir Jack Brabham, ha sumado cinco victorias en este campeonato que ha concluido en Brands Hatch. Por su parte, Antonio Albacete y Felipe Machado ocuparon la séptima y octavas plazas respectivamente en una accidentada carrera que llegó a suspenderse tras un accidente.

haber cruzado el Sahara en ciclomotor, participará en el próximo Paris-Dakar con una Suzuki 125. Su equipo estará formado por una moto de 750 de apoyo, un vehículo 4x4 de asistencia rápida y un Unimog para el transporte de recambios. Para la carrera, Bofarull busca compañeros para montar dicho equipo y compartir gastos. (Telf.: 93-301 03 25.)

LA decimosegunda prueba de la Fórmula Ford británica tuvo como escenario el rápido circuito de Silverstone. Los pilotos españoles tuvieron diferentes fortunas en una dura lucha en la que dieciséis coches llegaron a rodar en el mismo segundo y los ocho primeros en la misma décima. Mientras que Alvaro de Arenzana tuvo que abandonar tras un accidente múltiple, Víctor López y Jordi Gené resultaban noveno y decimose-

gundo en tan disputada prueba. El primero llegó en entrenos a rodar una décima por detrás del oficial de Reynard y ganador de la prueba, Gil de Ferrán.

COMO guinda para su flamante campeonato del mundo, Jordi Tarrés venció con aplastante autoridad en la última prueba. La localidad luxemburguesa de Warken-Ettelbruck sirvió así de cierre para un campeonato más con sabor español. El piloto de Fantic Amós Bilbao se hacía con un sexto puesto.

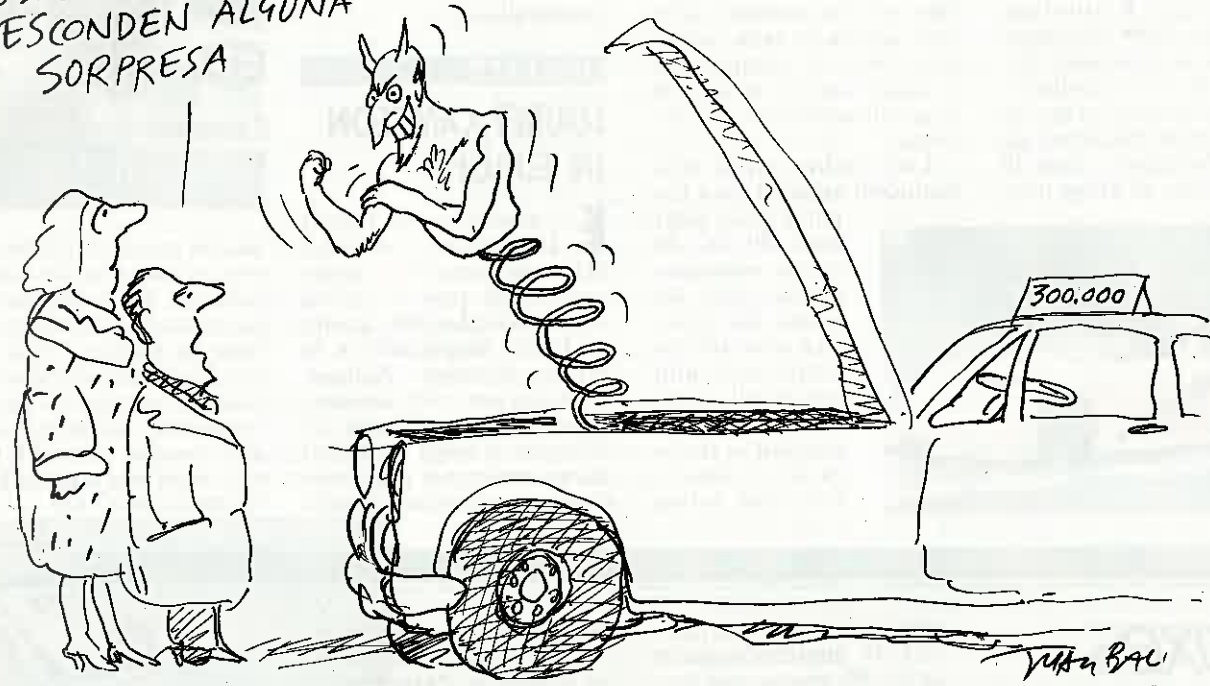
Y siguiendo con trial, el equipo español compuesto por Jordi Tarrés, Andréu Codina, Gabino Renales y Amos Bilbao ha ganado el Trial de Las Naciones disputado en la localidad belga de Betrix. Nuestros representantes sumaron 242 puntos, frente a los 248 de Italia y los 251 de Francia. Individualmente Tarrés realizó el mejor recorrido, con 59 puntos, mientras que Michaud hizo 67.





BALLESTA

LOS COCHES
USADOS SIEMPRE
ESCONDEN ALGUNA
SORPRESA



Noticias y rumores



J. M. CASANOVAS

VAMOS a tener un otoño caliente. Entre las elecciones, la guerra olímpica desatada tras el fracaso de la Copa del Mundo de Atletismo y la declaración de la renta, vamos a estar distraídos. Menos mal que Solchaga anuncia que no apretará más el cinturón de la economía, aunque existe ya el dato revelador de que en agosto, por primera vez en un año, **ha bajado la venta de automóviles.**

Vamos a echar una ojeada a lo que hay y lo que se cuece entre bastidores. El fin de las vacaciones y la vuelta al colegio han puesto en evidencia que el tráfico en **Barcelona está al borde del colapso.** El alcalde Maragall ya ha anunciado que los parkings subirán espectacularmente —de 125 ptas. hora a 200— a fin y efecto de que se usen más el metro y los transportes públicos.

Tras la de cal, una de arena. **Seat**, que tiene instalado su cuartel general en Catalunya, vive horas de satisfacción y esperanza. Se disparan los beneficios, se decide en Alemania invertir más de cien mil millones y se lanzan a la carrera olímpica como gran patrocinador exclusivo en el sector de automoción.

Algunos nombres propios, también son noticia. **Jordi Tarres** se ha convertido en el primer superprofesional del trial. Dos títulos mundiales le avalan y dos sponsors de primera fila le patrocinan, **Coca-Cola y Ducados.** Por si todo esto fuera poco, tiene el negocio de las carreras «indoor» que llenan palacios de deportes. El de Rellinas se lo merece. El trial está dejando de ser el hermano pobre de la velocidad.

Hablando de velocidad, el que se ha quedado frenado en seco ha sido el desafortunado **Champi Herreros.** Poco le ha durado su alegría por el título conquistado en Brno. Derbi ha decidido no renovarle contrato y tiene que volver a comenzar de cero. Lo más probable es que monte su propia escudería de 125 adquiriendo un par de JJ-Cobas carreras-cliente.

El caso contrario de Champi es **Alex Crivillé.** Es la gran querida del motociclismo actual. Derbi sueña con él. Agostini le deja probar sus Yamaha. JJ confía en que siga un año más y Honda no descarta hacerle una buena oferta. Entre tanto, demuestra que en 250 también sabe ganar y escucha complacido cantos de sirena. Antes de un mes se decidirá.

El que lo tiene negro después de que se hayan disputado doce de los dieciséis Grandes Premios de F-1 es **Luis Pérez-Sala.** Los italianos de Minardi miman a Martini y ya tienen recambio preparado para nuestro compatriota. Por cierto, mientras que en los entrenamientos Martini «arroja» a Pérez-Sala en el crono, en carrera los tiempos de vuelta rápida demuestran una igualdad total. El secreto no es otro que Pirelli mima más a su compatriota.

Y acabamos hablando de circuitos. El 1 de octubre se estrena el nuevo Calafat con el **Super Prestigio Sólo Moto.** Se ha alargado el trazado hasta 3,5 kilómetros y se homologará para carreras internacionales. Mientras, a la chita callando, el Circuito de Catalunya avanza en sus obras por el buen camino.



Inimitable.

¿Por qué conformarte con cualquier modelo de coche si puedes tener un coche modelo? Déjate llevar por la originalidad y hazte con un Peugeot 205: un coche inimitable en todos los sentidos. Un diseño tan innovador que nadie ha logrado superar.
Y en equipo, todo un mundo de detalles exclusivos: elevalunas eléctrico, cierre centralizado de puertas y hasta aire acondicionado!
Una fuerza inigualable que alcanza hasta 130 CV. de potencia. Más de 1.200 Kms. de autonomía y un consumo tan bajo que ni lo notas.
Y puestos a elegir, ¡lo que quieras!: gasolina o diesel, 3 ó 5 puertas, cabriolet, automático... hasta 18 modelos. Toda una gama de diferencias.

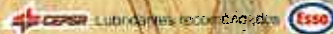
Y es que, digan lo que digan, no hay comparación. El Peugeot 205 es inimitable.



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



(*) NO QUIERAS IMAGINAR LO QUE PASA FUERA DE ESTA PÁGINA.

CORDON NEGRO
DE FREIXENET

(*)

Produce of Spain
Freixenet
Méthode Champenoise
Saint Sadurn de Noya
CORDON NEGRO
CAVA



PRUEBA DEL LANCIA DELTA INTEGRALE 16V

Motor 16

SEMANAL

GRUPO



23 de septiembre de 1989

Núm. 309 • 275 ptas.

ESPECIAL

IAA
23 de septiembre de 1989 - 14-24 Septiembre 1989 - 14-24 Septiembre 1989 - 14-24 Septiembre 1989
DAS AUTO
TECHNIK FÜR DEN
MENSCHEN



FRANCFORT

SALON DE BELLEZA

- BMW 850i
- AUDI CABRIO



- HONDA ACCORD



- NISSAN 300 ZX
- FERRARI 348 TB



• EN ENERO SUBE EL SEGURO

