

PRUEBA DEL ULTIMO FIAT UNO



MOTOR 16

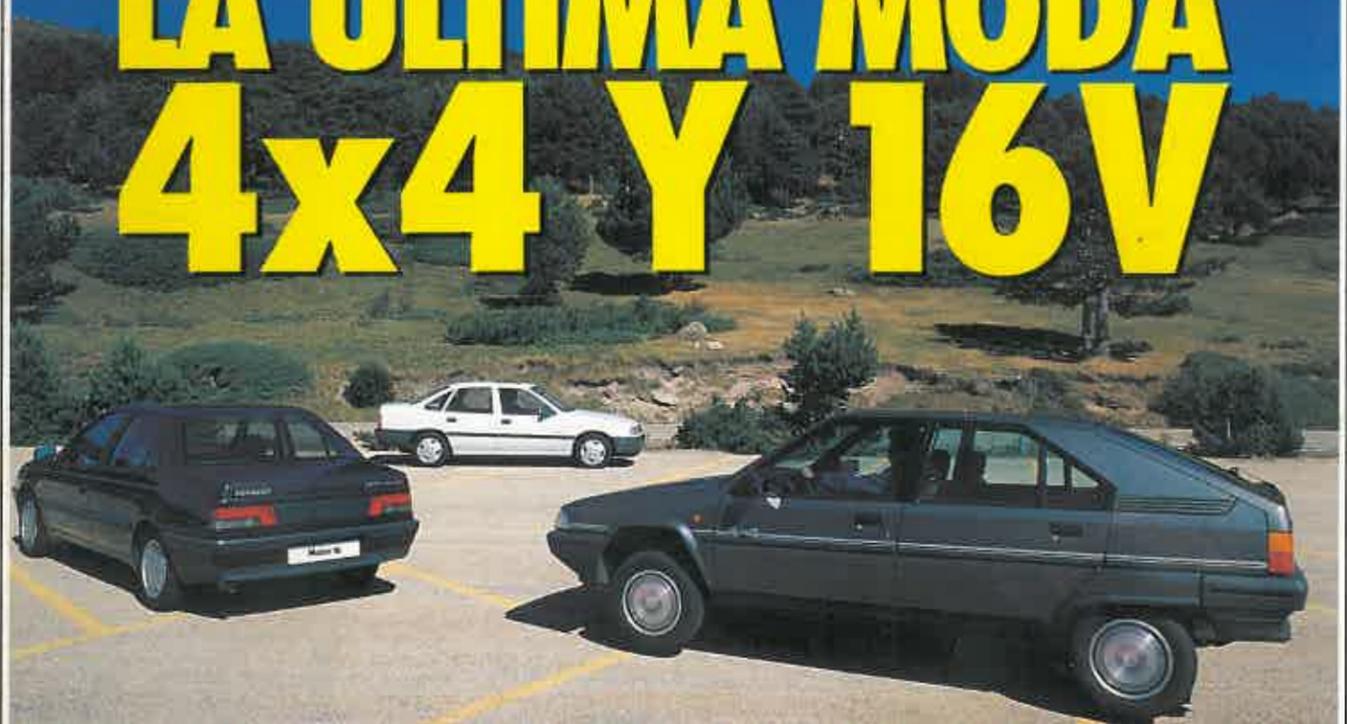
SEMANAL

GRUPO

COMPARATIVA

21 de octubre de 1989 • Núm. 313 • 275 ptas.

LA ULTIMA MODA 4x4 Y 16V



RENAULT 21 CON PORTON TRASERO

**NUEVOS
EN ESPAÑA**



**PODERIO DE SAINZ EN
EL MUNDIAL DE RALLYES**



8 413042 641506

0313

No hay copia que valga.



A la hora de reponer una pieza en un vehículo, no hay copia que valga. Sólo un recambio original, idéntico a la pieza a sustituir, puede garantizar una reparación precisa y duradera. Femsa estudia a conciencia cada una de sus piezas. Y las hace perfectas.

Exactas. Únicas. Insustituibles. Por eso, si su coche lleva incorporada en origen tecnología Femsa, no salga perdiendo a las primeras de cambio. Instale siempre recambios originales. Porque sólo Femsa sustituye a Femsa.

Recambios Originales Femsa.

FEMSA

Grupo BOSCH

Visítenos en el
SALON DEL AUTOMOVIL
(Palacio de Congresos - 5)
Stand nº 101

... y ellos se juntan

NUNCA en los últimos años se ha vivido una efervescencia tal como la de los últimos meses en todo lo referente a acuerdos, participaciones o «joint ventures» inter marcas. España con el tema ENASA; el resto de Europa con los acuerdos relativos a Renault-Volvo, Jaguar y Saab; y, por último el continente americano con la asociación entre General Motors y Chrysler, viven los pasos previos a la anunciada concentración de empresas que debe presidir la inminente década de los años noventa.

Si bien todos estos acuerdos pueden repercutir de forma directa en la industria y en el mercado españoles, la venta de ENASA tiene una importancia prioritaria. Fiat está apostando muy fuerte y parece que esa nueva fábrica de turismos con capacidad para 300.000 coches/año podría hacer olvidar a la administración española los problemas que hubo en su día, en la etapa de Seat. Entonces, Fiat abandonó a Seat y se cerró unas puertas que ahora podrían abrirse. En Italia creen firmemente que Fiat va a instalarse de nuevo en suelo español como fabricante de automóviles, vía ENASA.

Entretanto, los demás grupos se refuerzan y surgen principios de acuerdo como el que podría ligar a Renault y Volvo. En la práctica, la idea de estas dos firmas sería la de reforzar

mútuamente sus respectivas áreas de turismos y de vehículos industriales. Aquel fabricante de camiones que no se haga con el control de ENASA deberá fortalecerse de una u otra forma. Renault Vehículos Industriales y Volvo Trucks lo harían mutuamente. Volvo controlaría el área de camiones; Renault, el área de los turismos. La marca del rombo nunca ha tenido carisma como fabricante de coches de lujo. Volvo podría aportárselo. A largo plazo, incluso podría haber una fusión completa. De momento, ambos utilizan el mismo motor en sus modelos grandes.

Otra marca de lujo, la británica Jaguar, sigue en el punto de mira de los colosos Ford y General Motors. Incluso Ford podría haber adquirido ya un cinco por ciento del capital de Jaguar. Esta es una compra que dentro de la propia Jaguar no se ve con buenos ojos, pero los hombres de Ford no quieren dejarse comer el terreno. Por el momento tienen un acuerdo de colaboración con Saab y han puesto un pie en Jaguar. General Motors, rival por autonomía de Ford, se encuentra a la espera, aunque ello no le ha impedido adelantarse en los Estados Unidos con un sorprendente «joint venture» para fabricar cajas de cambio con Chrysler... Los grandes grupos industriales de los años noventa empiezan a perfilarse.

Alberto Mallo



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
8	AL VOLANTE Renault 21
14	Peugeot 605
16	Ford XR2
18	FRENTE A FRENTE BX, Vectra y 405 16V y 4x4
30	ACTUALIDAD Publicidad en carreteras
33	MERCADO Neumáticos
34	PRECIO COCHES NUEVOS
54	Nuevo Fiat Uno
59	LO ULTIMO Honda Civic



60	Nuevo Lotus Elan
64	AL VOLANTE Los Toyota del 90
83	CRITICA DE TIENDAS
86	AUTOSONIDO
88	MOTOS Gama Aprilia 1.990
94	DEPORTE Rallye de los Faraones
99	Rallye de Córdoba
104	Rallye de Sanremo
112	A todo gas
114	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Carlos Canela, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibañez (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: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibañez (Fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectores de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 436.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calista Rus y María Arnao. Pso. de 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, 48-9º. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.28.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Lotes Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urrizama Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: La Página, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRH. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José María Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SGEL. Polígono Industrial. Avda. Valdeleppara, 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 1988. Depósito Legal: M.30.247.1983. Difusión controlada por OJD.



PAG. 46: PRUEBA DEL BERTONE FREECLIMBER



En voz baja

- Los directivos de Ford España están muy contentos tras conocer los resultados de una encuesta exhaustiva sobre la calidad de los servicios postventa: Su marca ha conseguido el primer lugar. Han podido apreciar, de todas formas, un nivel general bastante mediocre, muy por debajo de los países europeos más avanzados.
- La marcha de los catalizadores, una marcha ascendente, hace que todos sus fabricantes se froten las manos ante el volumen de negocios que se avecina. El constructor más importante, con factorías en Estados Unidos, Inglaterra y Australia, ha superado ya la cifra de los diez millones de unidades. Todo sea por la ecología.

- Nissan quiere forzar la máxima capacidad de producción de las factorías situadas fuera de territorio japonés, entre las que se incluyen las fábricas instaladas en nuestro país. Las previsiones para 1992 hablan de dos Nissan construidos fuera de territorio nipón por cada automóvil de la marca fabricado en Japón. Las exportaciones puras se reducirán así en un 30 por ciento, pero se librarán de las trabas legales que se multiplican en muchos países.
- Los campeones de Fórmula 1 demuestran toda su valía a la hora de poner a punto un modelo de calle. El mejor ejemplo llega de la mano de Jackie Stewart, que ha ayudado de forma considerable en el caso de los últimos Fiesta XR 2i. Heinz Soiron, vicepresidente de Ford España, atribuye varios retoques técnicos a Stewart, retoques introducidos en el coche tras haber recorrido cientos de kilómetros al lado del campeón.



TOYOTA 4 x 4

EL RAV FOUR, A PUNTO

EL todo terreno más joven de Toyota, el Rav Four, va a ser una realidad a mediados del año próximo. El Rav Four contará con una carrocería hecha, casi por completo, en plástico que podrá desmontarse en un abrir y cerrar de

ojos. Entre los detalles más curiosos de este 4 x 4 hay que destacar la movilidad del asiento del pasajero, capaz de esconderse debajo del tablero frontal; se conseguirá así el espacio suficiente para transportar una moto. Los Toyota Rav Four contarán con mecánicas de gasolina y de gasóleo, cuyas potencias estarán comprendidas entre setenta y ciento diez caballos.

TURISMO

LAS CARRETERAS, UN DOLOR

CONSULTORES Turísticos ha realizado un estudio sobre los pecados y virtudes del producto turístico español. Las carreteras, para los que nos visitan, son como un dolor. Compartimos la opinión. Ganamos a Túnez en vida nocturna, bebida y comida, pero perde-



mos en carreteras y tráfico. Y otro tanto sucede con Yugoslavia, Italia y Francia. Los portugueses y griegos enmudecen en este sentido. Lo importante ahora es que el ministro Barrionuevo (Transportes), que pagó este

estudio, envíe las conclusiones al ministro Cosculluela (MOPU). Y que tome buena nota, claro.

EJECUTIVO '88

JUAN ECHEVARRIA

EL presidente ejecutivo de Nissan Motor Ibérica, S. A., don Juan Echevarría, ha sido galardonado como mejor ejecutivo del año 88 por nuestros colegas de «Empresa y Sociedad». Juan Echevarría fue escogido entre los nominados, en-

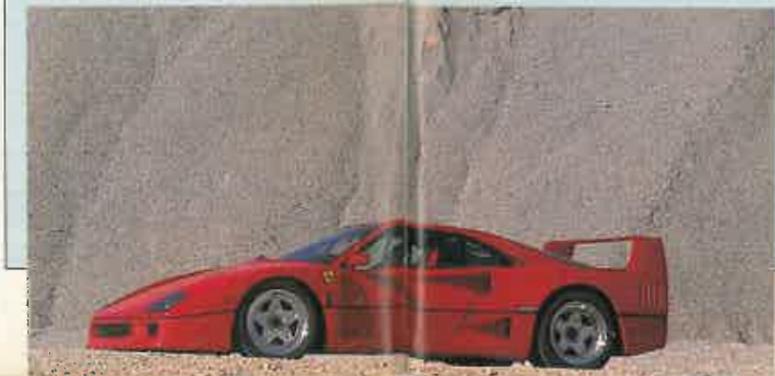


tre los que se encontraba otro hombre de automoción, Jorge Lasheras, presidente de Yamaha España S.A. El jurado, compuesto por catorce personalidades del mundo de la economía y la empresa, estuvo presidido por Víctor Moro, director del Banco de España en Barcelona. Con este premio se da un público reconocimiento a la labor de Juan Eche-

FERRARI F-40

¡168 MILLONES!

EVIDENTEMENTE todo sube, pero hay precios incontrolables, como es el caso del fantástico F-40 de Ferrari, que salió al mercado hace un par de años con un precio aproximado de 40 millones de pesetas. Este



varría al frente de una empresa que ha pasado de estar sumida en una profunda crisis a ser líder del sector.



MOPU/TRAFICO

SEÑALAR BIEN

RAFAEL Fernández, director general de Carreteras del MOPU, se ha tomado en serio (ya era hora) el tema de las señalizaciones en las carreteras nacionales. Tras grabarlas todas en vídeo ha invitado a la Dirección General de Tráfico para que le ayude a solucionar el problema. Es una decisión «histórica», porque hasta ahora el MOPU, muy celoso de sus responsabilidades, no dejaba a nadie meter mano en este asunto. Ahora, al fin, la Guardia Civil de Tráfico podrá opinar y aconsejar la racionalización de las señales. ¿Se acabarán así los cientos de trampas mortales que, con la bendición del MOPU, plagaban nuestra red?



«BRILLANTE»

CHEVROLET O FERRARI

EL diseñador americano Nick Giacobone ha sido capaz de crear lo más parecido a un Ferrari Testarossa descapotable. El

modelo, bautizado como «Brillante», se ha realizado partiendo de la base de un Chevrolet Corvette Cabrio. Cuenta con un motor de 365 caballos y tanto la suspensión como la transmisión han sido retocadas por los técnicos de Gulsstrand Engineering. En un año y medio se han fabri-

cado en los talleres de «Classic Internacional» veinte ejemplares bajo pedido del «Brillante». Cada modelo tarda en construirse entre catorce y veinte semanas y el precio ronda en Estados Unidos los nueve millones de pesetas, el doble de un Corvette cabrio de serie.

RENAULT Y VOLVO

CADA DIA MAS CERCA

DE llevarse a cabo la fusión de Renault y Volvo, cuya posibilidad no ha sido descartada por importantes responsables de ambas compañías, la empresa

resultante se convertiría en el cuarto productor mundial de automóviles y en el primer fabricante de camiones.

Pero el impresionante ranking no acabaría ahí, la unión de Volvo y Renault supondría una producción total de dos millones de unidades anuales, lo que equivaldría al 20 por 100 del mercado europeo de auto-

móviles, y el primer fabricante mundial de camiones, con 115.000 anuales.

Si el proyecto cuajase el grupo industrial sería uno de los mayores de Europa, con 250.000 empleados y una cifra de negocios próxima a los 38.000 millones de dólares. Algo que sin duda provocará convulsión en el sector de la automoción.

Verde y Rojo



● Doble semáforo a los cacos de autorradios. Uno por cacos (evidente) y otro por tontos, pues todavía no se han enterado de que muchos de los aparatos sustraídos —con autoclaves— no son posteriormente utilizables, ni vendibles, claro.

● A Demetrio Gómez Planché, un gran amante de los coches históricos, y a la Junta de Castilla y León, que van a poner en marcha el primer museo del automóvil en Salamanca. La ciudad de tradición universitaria será un marco excepcional para los vehículos que han dado sentido al último siglo.

● Siguen siendo muchos los automovilistas que hacen señales con las ráfagas de luces ante la presencia de la Guardia Civil, con lo cual lo único que consiguen es advertir a los infractores. Esta costumbre nació en USA, como aviso de la presencia de un radar de control de velocidad y no en el necio sentido en que tan frecuentemente se usa en nuestro país.

● Los responsables de General Motors en Gran Bretaña han decidido grabar las matriculas en los cristales, como medida disuasoria contra los robos. A ver si de una vez sus homónimos españoles hacen lo mismo y se acaba de una vez por todas con los robos tan frecuentes en los Kadett.

XR3i EFI, ELECTRONIC FUEL INJECTION

La electrónica, que todo lo invade, no podía pasar de largo ante el Escort XR3i. La inyección electrónica le confiere a esta mecánica aún mayores cotas de deportividad sin perder un ápice de confort.

Así el carácter Escort avanza de nuevo en vanguardia. Con lo más nuevo y eficaz que surge cada año en la industria del automóvil.

Inyección Electrónica de Carácter

- Motor 1.600 cm³ inyección electrónica. 108 caballos. Aceleración de 0 a 100 Km/h. 9,8 segundos. Velocidad máxima 188 Km/h.
- Llantas de acero 14" x 6". Volante deportivo. Asientos delanteros deportivos.
- Cristales tintados. Alerón trasero monopiano de nuevo diseño. Faros Halógenos. Faros de largo alcance. Equipamiento opcional: Frenos antibloqueo ALB. Techo solar y Llantas de aleación.



Bassat Ogilvy & Mather

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

Escort. Todo un Ford.



RENAULT 21 5PUERTAS A POR TODAS



Un pequeño alerón en todas las versiones de los nuevos R-21 de cinco puertas le confiere un cierto aire deportivo.



La parte trasera, más redondeada, acoge un generoso portón, con un cristal en forma de burbuja.

PESE a que algunas personas pensaban que la gama R-21 estaba poco menos que abandonada por parte de Renault, lo cierto es que sus responsables están

dispuestos a reforzar la imagen de este coche, que en los últimos meses está siendo el protagonista de no pocas noticias. Hace poco más de un mes y medio se mostraba el «restyling», que mo-

dificaba ligeramente el morro y algún otro elemento de equipamiento y funcional; tres semanas después, la Regie presentaba las versiones de tracción a las cuatro ruedas y los nuevos motores



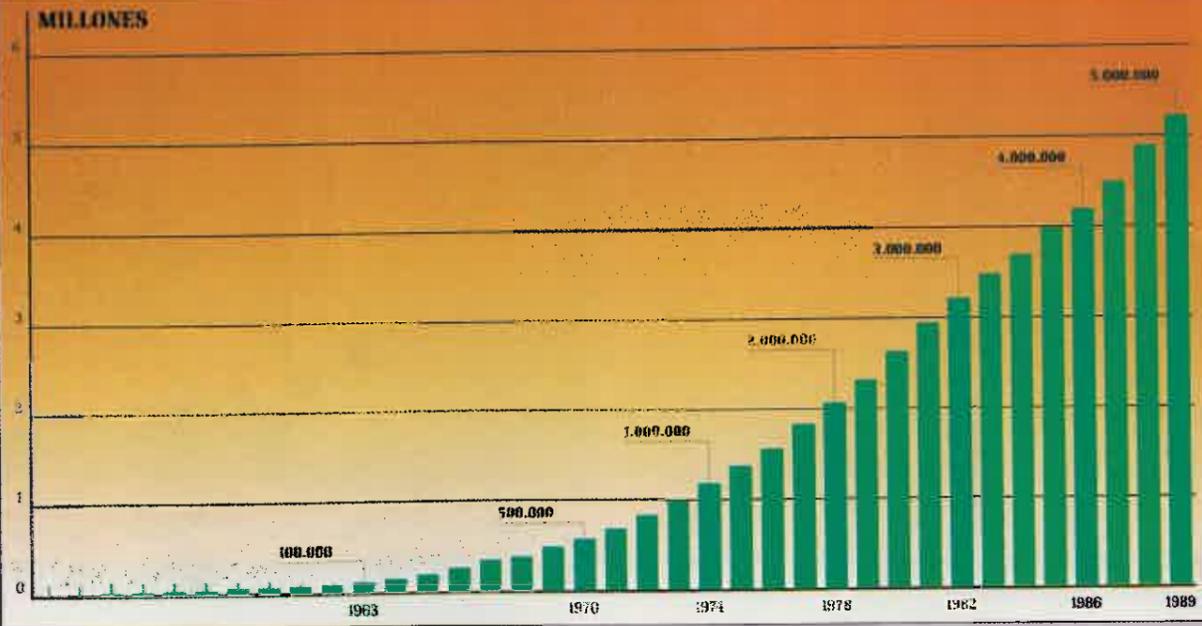


La gama actual del R-21 la forman tres carrocerías diferentes. A la berlina de tres volúmenes y al break se añade ahora el 5 puertas

de 12 válvulas (novedades que aún no han llegado a nuestro país); ahora, en una presentación multitudinaria, que pone de manifiesto el esfuerzo de la compañía por todo lo que afecte a la imagen de este coche, llegan los R-21 de dos volúmenes, con lo que la gama prácticamente se dobla, alcanzando la nada despreciable cifra de 20 versiones diferentes: la más amplia de esta marca.

Lo cierto es que la gama cuenta ya con tres carrocerías: la berlina de tres volúmenes, con maletero separado; el familiar de cinco o siete plazas; y ahora el «dos volúmenes», con portón posterior. Todo ello combinado con cinco motores y tres niveles de equipamiento.

La nueva carrocería es ligeramente más corta, 67 milímetros, con lo que la longitud total es de 4,53 frente a los



CINCO MILLONES VEINTE Y UNO

DESDE que en 1953 apareció el primer 4-4 en Valladolid, han pasado 36 años. Más de trece mil días, en los que se han fabricado cinco millones de Renault.

En este tiempo, 19 tipos diferentes de Renault han salido de las fábricas de Valladolid y Palencia. Cinco modelos siguen actualmente en producción: el R-4 desde 1963, el R-5 desde el 72, la Renault Express desde 1985, un año después el R-21 y el pasado año el R-19.

El modelo del que más unidades se han fabricado es el R-5, con 1,3 millones. Ningún otro coche llega al

millón, pero se queda cerca el R-4, con 760.000. Con casi medio millón se quedaron el R-12 (455.000) y el R-11 (432.000), dos años antes de los coches de tipo medio más populares de su época y de toda la historia de la automoción española.

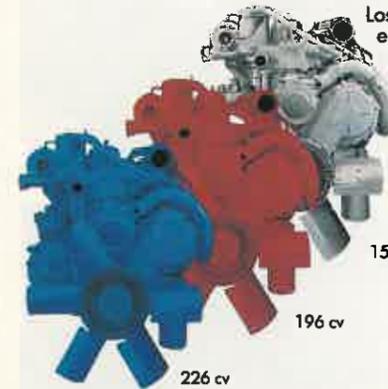
El primer millón de unidades se alcanzó en 1974, 22 años después del inicio de la producción. Pocos años antes se había superado la mítica barrera de las 100.000 unidades de producción anual. Cuatro años después, en los años gloriosos de producción, se supera la cifra de los dos millones y se roza

el cuarto de millón anual. La cifra de los tres millones se logra en el 82 y la de cuatro millones en el 86. Un año después se obtiene el valor de 300.000 coches anuales, y en julio de este año se llega al valor de cinco millones, un número redondo que se logra con un coche que no pudo hacerse público. En efecto, el dígito 5.000.000 «cae» sobre una unidad preserie del nuevo R-21 dos volúmenes, por lo que la efemérides tuvo que mantenerse en secreto y ahora ha podido celebrarse con el champán y la tarta tradicionales.

Que las modificaciones introducidas en el nuevo R-21 son un acierto lo prueba el hecho de que la cartera de pedidos ha crecido un 80 por ciento en el último mes, lo que supone una penetración del 1 por ciento más para el modelo, que es líder en el segmento.

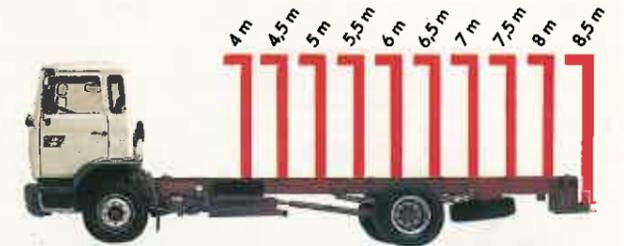
Con la nueva carrocería, Renault pretende alcanzar el 4 por ciento de penetración para el conjunto del R-21, si bien es verdad que el nuevo equipo de la dirección comercial se encuentra muy optimista sobre la posibilidad de que este valor se supere en los próximos meses.

MIDLINER M: DE 11,5 A 15,7 Tm. UNA GAMA ADAPTADA A SUS NECESIDADES.



MOTORIZACION

Los Midliner M van más allá en el terreno de los rendimientos: el motor turbo de 5,5 litros y los dos motores intercooler de 6,2 litros, con una gran sobriedad, suministran tres niveles de potencia: 159, 196 y 226 cv.



ADAPTABILIDAD

Los Midliner M se adaptan a la medida exacta de las exigencias de todo tipo de transporte. Permiten:
 — Ganancia en volumen de carga útil
 Con 4 distancias entre ejes por modelo, largueros sin obstáculos, la gama M asegura una cobertura ininterrumpida de longitudes carrozables.
 — Ganancia en carga útil
 Con pesos en vacío menores y P.T.C. de 11,5 a 15,7 Tm. y P.T.R. de 32 Tm. La gama M responde a los requerimientos de carga.

SEGURIDAD

Los Midliner M garantizan una seguridad y una maniobrabilidad máxima:
 • Air Disc System (frenos de disco delanteros y tambores traseros) en vehículos de utilización ciudad/carretera; sistema de frenos neumático integral con tambores en los vehículos con vocación rutera.
 • Ángulos de giro mejorados por la adopción de nuevos ejes y direcciones.



AIR DISC SYSTEM

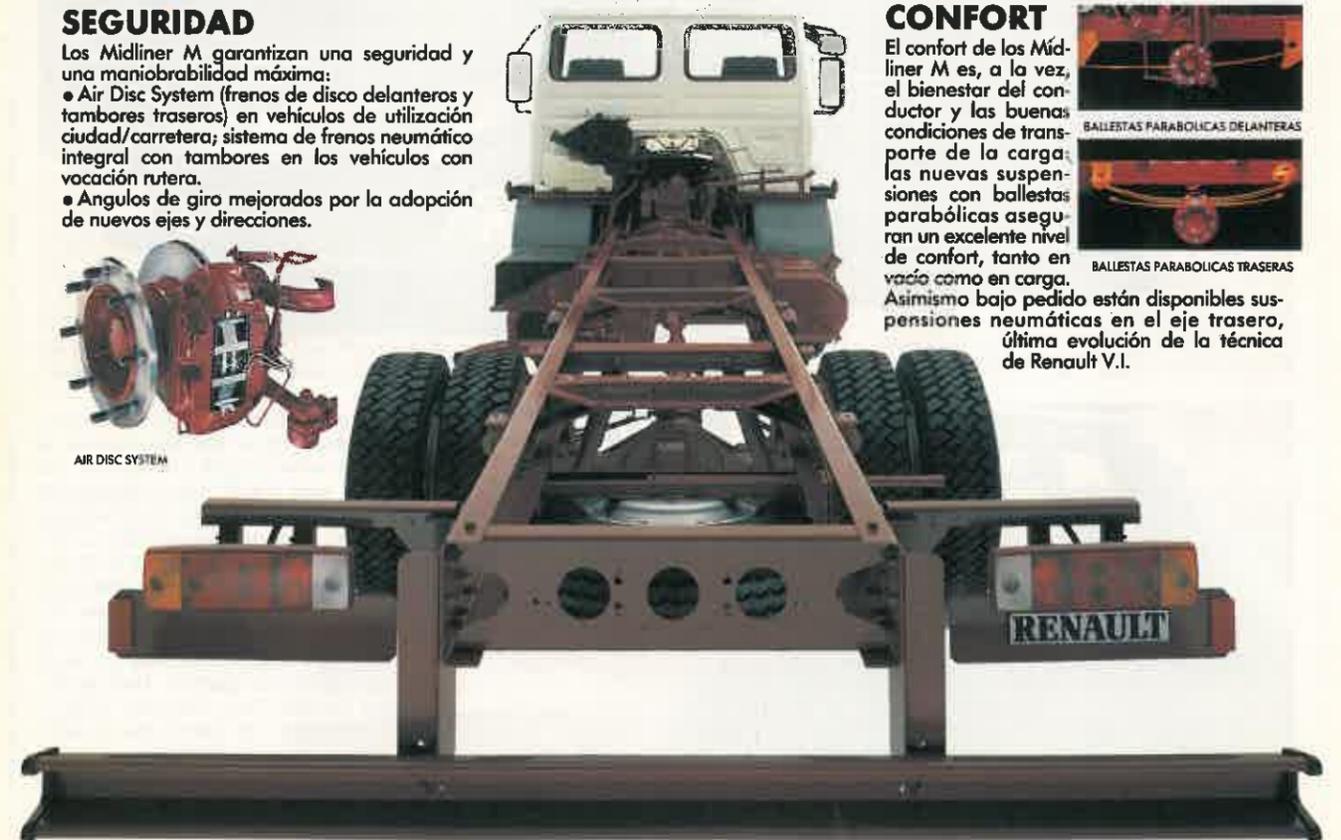
CONFORT

El confort de los Midliner M es, a la vez, el bienestar del conductor y las buenas condiciones de transporte de la carga: las nuevas suspensiones con ballestas parabólicas aseguran un excelente nivel de confort, tanto en vacío como en carga. Asimismo bajo pedido están disponibles suspensiones neumáticas en el eje trasero, última evolución de la técnica de Renault V.I.



BALLESTAS PARABOLICAS DELANTERAS

BALLESTAS PARABOLICAS TRASERAS



MIDLINER M: UNA NUEVA GAMA CON MULTIPLES COMBINACIONES PARA SER SIEMPRE MAS EFICACES.



CAMIONES RENAULT. TRABAJAMOS JUNTOS.

4,46 de la berlina. Esta reducción se ha producido exclusivamente en el voladizo posterior, ya que toda la parte delantera permanece invariable. La incorporación del portón posterior supone un incremento de peso de 25 kilos y el maletero ha pasado de 490 litros a 420 litros en la nueva versión. Esta reducción del 15 por ciento de capacidad, se compensa por la importante ganancia que supone la posibilidad de abatir los asientos, con lo que queda un espacio útil de 1.300 litros. El asiento trasero se abate en dos sectores asimétricos, de un tercio y dos tercios de la anchura total.

Se trata, pues, de una opción eminentemente funcional, en la que se ha cuidado muy especialmente el diseño

gustos actuales. Un discreto alerón posterior le confiere un aire deportivo y juvenil más acorde con los gustos actuales del público al que va destinado preferentemente.

Por ahora, las versiones de dos volúmenes se ofrecen con las motorizaciones de 1.700 y 92 caballos (bautizada GTX), 2000 inyección (GTX) y los dos motores diesel, la versión más simple dotada de motor atmosférico (denominada GTD) y otra más sofisticada provista de turbocompresor (llamada TDX). Una versión económica, con un escaso equipamiento, destinada a flotas (bautizada TS), completa esta oferta, que en los próximos meses debe crecer con la aparición de las versiones TXI y «Quadra», está última dotada



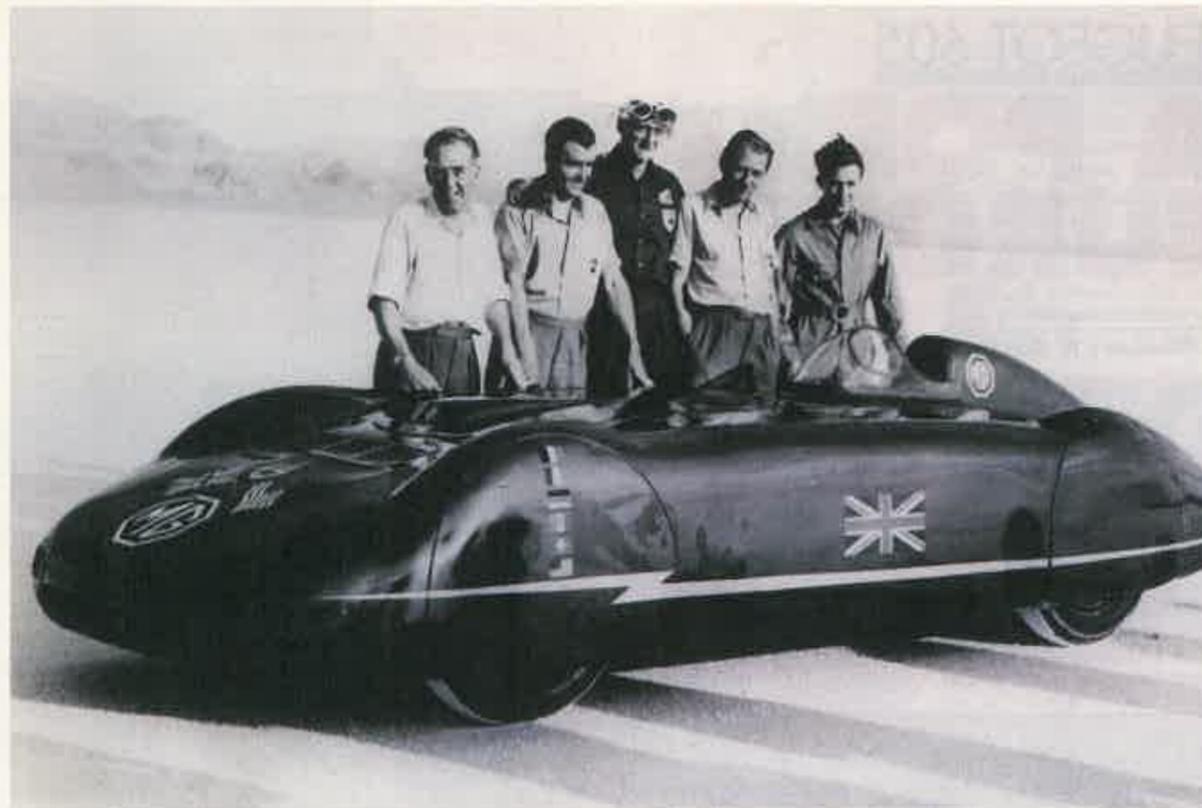
Llantas de aleación específicas para la nueva carrocería. Los asientos se abaten parcialmente, ofreciendo una gran versatilidad.

exterior. Si los primeros R-21 se caracterizaban por la angulosidad de sus líneas, con las modificaciones de las versiones '90 comenzaron a introducirse líneas más redondeadas, más a la moda actual. Esta puesta al día en la estética culmina con la carrocería de dos volúmenes, en la que toda la parte posterior es redondeada, buscando una sensación de robustez más acorde con los

con un sistema de tracción a las cuatro ruedas, fueron presentadas recientemente a nivel mundial y que llegarán al mercado español en mayo.

Es importante destacar que los precios de los 5 puertas son idénticos a los de las versiones 4 puertas equivalentes. Ya con el R-19 y «Chamade», Renault decidió esta política de precios que ahora será continuada en su hermano ma-

yor. Y hablando de precios, mencionar la excelente oferta que hoy supone el R-21. No sólo porque este precio sea atractivo, sino por el nivel de equipo de serie que comporta, sin duda alguna uno de los más interesantes del mercado español actual. Todos los R-21 incorporan aire acondicionado, dirección asistida, volante regulable en altura, reglaje de apoyo lumbar, doble espejo retrovisor, elevalunas eléctricos y cierre centralizado de las puertas. Por encima de este equipo, las versiones TXE y TDX incorpora, sin sobrecoste, el ABS (con discos de freno en el eje posterior) y las llantas de aleación. Verdaderamente es difícil (por no decir imposible) encontrar en el mercado una oferta similar. Frente a los 2,45 millones del TXE, Peugeot ofrece el 405 por 2,50 millones sin ABS, el Alfa 75 supera los 2,75 a equipamiento similar, el Opel Vectra cuesta 2,47 sin aire acondicionado, el Austin Montego, sin ABS, ya supera los 2,5 millones y sólo el BX, con equipamiento muy similar y 2,42 millones, podría compararse, si no se tratase de un coche ligeramente inferior en tamaño. ■



HA SIDO UNA LARGA CARRERA. MG.



MG 2.0i inyección electrónica. 1998 c. c. De 0 a 100 en 8,5". Dirección asistida. Cierre centralizado de puertas y maletero. Techo corredizo y elevable. Llantas de aleación ligera. Asientos deportivos. **MÁS DE 200 PUNTOS EN TODA ESPAÑA.** AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. APDO. Nº 14.845. TEL. 676 82 11. MADRID. ROVER LE RECUERDA. LA NECESIDAD DE UTILIZAR LOS CINTURONES DE SEGURIDAD, RESPETAR EL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN Y ADELANTAR CON PRUDENCIA.

PEUGEOT 605

A POR EUROPA

Enviados especiales

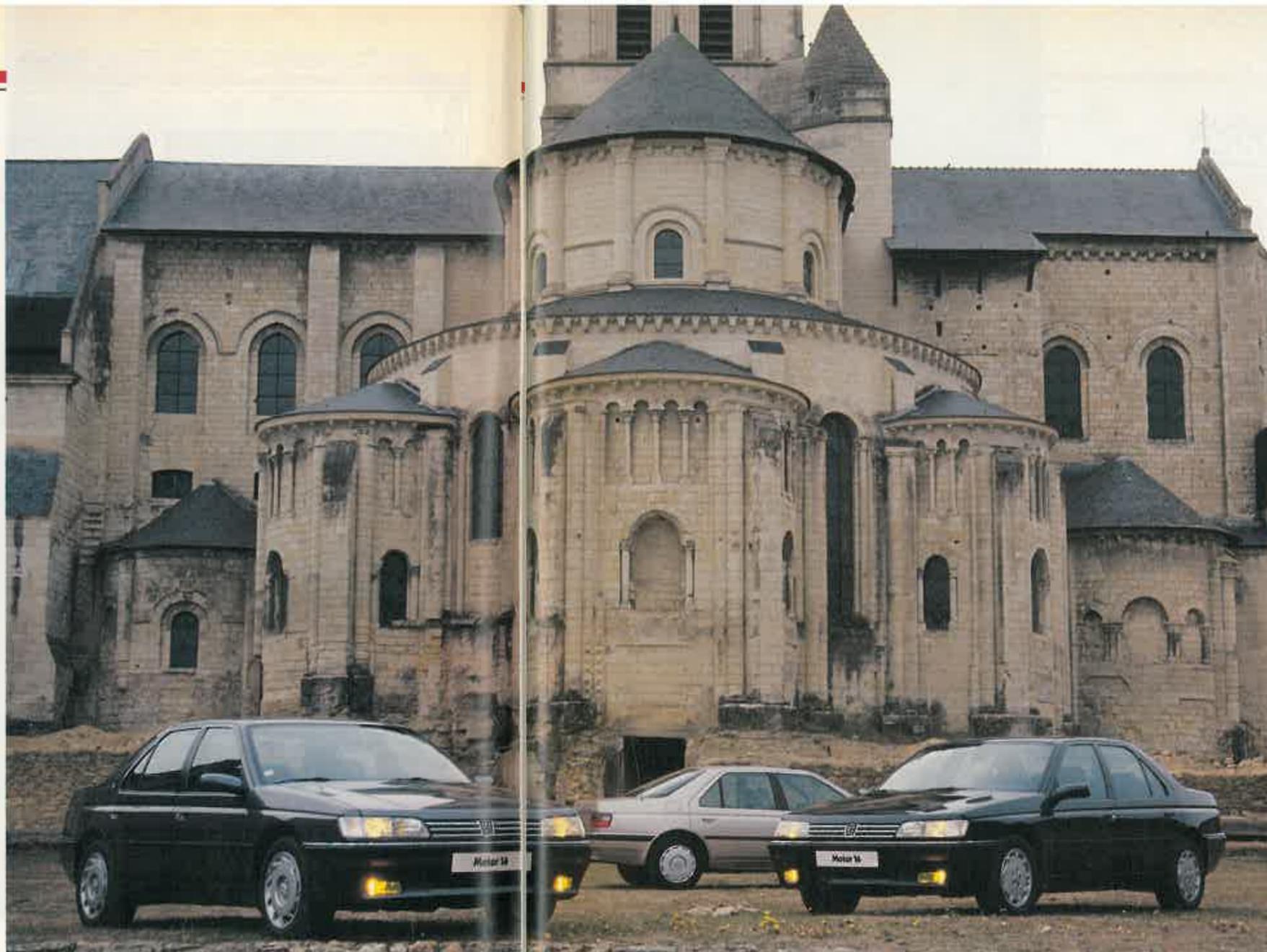
V. Piccione y R. Rodríguez

DESPUES de hacerse rogar durante más de un mes, por fin hemos tenido la ocasión de conducir el modelo que debería servir a Peugeot para pisar fuerte en el mercado de las berlinas de alto nivel.

Durante la primera toma de contacto con el modelo, nos centramos en los tres modelos que presumible-

marcha, en particular en los SV. Por su parte, el SL que dispone del nuevo motor de dos litros, resulta sensiblemente más ruidoso que sus hermanos mayores. No obstante, este motor nos ha encantado por su funcionamiento y por la predisposición para subir de vueltas desde bajos regímenes.

En lo que respecta al motor V6 de cuatro válvulas por cilindro, es un alarde de suavidad y potencia a alto número de revoluciones. A



da de una gran precisión. Es destacable que, en lo que se refiere a desarrollos de cambio, se ha optado por relaciones relativamente cortas.

En las plazas delanteras hay una gran amplitud, y la posición al volante es correcta. Los asientos se pueden regular en altura, así como el volante, que además puede acercarse o alejarse. En los SV la regula-



Habrán tres versiones en España. La más básica no está prevista.

ción de los asientos se realiza eléctricamente. En las plazas traseras la amplitud es notable. El maletero es muy amplio y muy aprovechable gracias a unas formas muy regulares. Lástima que la rueda de repuesto quede en el exterior.

Las previsiones de Peugeot son iniciar la comercialización fuera de Francia a partir del próximo mes de marzo. En lo que se refiere a los precios, las versiones más caras no pasarán de los cinco millones.

Los elementos para que el 605 cautive a Europa están.



Las líneas del 605 son muy elegantes. Recuerdan mucho a las del 405.

mente se importarán en España; el SRI, el 3.0 SV y el 3.0 SV 24. No obstante, también tuvimos la oportunidad de rodar durante algunos kilómetros con el benjamín de la gama, el SL.

En términos generales, todos los 605 se encuentran entre los coches del segmento que mejor se agarran al asfalto. En las versiones con motor V6, se dispone de un sistema que adapta automáticamente la dureza de la suspensión a las condiciones de la carretera y la velocidad. Además, el conductor puede optar por una selección algo más dura con sólo pulsar un botón en la consola. De cualquier forma, lo que está realmente bien conseguido es la suavidad de la

FICHA TÉCNICA	605 SL	605 SRI	605 SRI 3.0	605 SV 3.0	605 SV 24
MOTOR					
Disposición	Delantero trans.				
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	6 en V	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	2.975	2.975	2.975
Arbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza	Dos, en cabeza
N.º válvulas/cilindro	2	2	2	2	4
Alimentación	Carb. doble	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.
Compresión	8,8 a 1	8,8 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	115/5.800	130/5.600	170/5.600	170/5.600	200/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,4/2.250	18,2/4.800	24,5/4.600	24,5/4.600	26,5/3.000
TRANSMISION					
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.				
FRENOS					
Sistema (del./tras.)	D. v./D./ABS op.	D.v./D./ABS op.	D.v./D./ABS op.	D.v./D./ABS	D.v./D./ABS
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5 x 15	Chapa 6 x 15	Chapa 6,5 x 15	Alum. 6,5 x 15	Alum. 7 x 16
Neumáticos	185/65 R 15-H	195/65 R 15-H	205/60 R 15-V	205/60 R 15-V	205/55 R 16-V
PESO					
Peso en orden de marcha	1.295	1.325	1.415	1.415	1.460
CONSUMOS Y PRESTACIONES					
Velocidad máxima (km/h)	197	203	222	222	235
Acceleración 0-100 km/h (seg)	11,0	10,3	8,9	8,9	8,0
Acceleración 0-1.000 m (seg)	32,5	31,6	29,6	29,6	28,6
Consumo (l): A 90 km/h	6,3	6,3	7,8	7,8	7,8
A 120 km/h	7,9	8,1	9,6	9,6	9,6
Ciclo urbano	10,7	11,5	15,0	15,0	15,5

bajas vueltas también se defiende bien, gracias al sistema de alimentación, que va variando la longitud de los tubos de entrada de aire en función del régimen.

Su homólogo de dos válvulas por cilindro no es tan potente, pero tiene un excelente par y permite una conducción muy relajada.

Las versiones SV disponen de un sistema de dirección asistida de endurecimiento progresivo que permite mover el volante sin el más mínimo esfuerzo incluso en maniobras a coche parado. En un principio la dirección resulta algo ligera cuando se rueda a velocidades intermedias, aunque cuando se apuran las posibilidades de este Peugeot 605

El interior de las versiones SV está muy cuidado y en su realización se emplean materiales de gran calidad.



al máximo, el tacto es realmente el adecuado.

Algo semejante pasa con las cajas de cambio. En los

motores V6 su manejo es muy suave, pero en el cuatro cilindros de dos litros, esta suavidad va acompañada

Ahora sólo falta que el público se fije en algo más que en el anagrama que lucen los coches en el morro.

FORD FIESTA XR2i

ALEGRIA
RUIDOSA

EL deportivo más joven de la gama Ford Fiesta, el XR 2i, ya está preparado para irrumpir en el mercado español; más de mil doscientas unidades, fabricadas todas ellas en la localidad va-

Fiesta XR 2i pone en juego un motor con 110 caballos de potencia, una velocidad punta superior a los ciento noventa por hora, una aceleración rabiosa que permite pasar de cero a cien en 9,8 segundos y un precio ligeramente superior a 1.660.000 pesetas.

El XR 2i es un coche alegre, vivaz, que responde con prontitud a la menor presión sobre el acelerador, que frena con energía gracias a los discos ventilados del tren delantero, que tiene un comportamiento noble y que está acabado a las mil maravillas, sin el menor fallo. El último Ford es, también, un coche ruidoso que demuestra la alegría de su carácter con una sonoridad mecánica más alta de lo deseable; la dirección, por su parte, no sólo es lenta, ya que se necesitan más de cuatro vueltas de volante para llevar las ruedas de un extremo a otro, sino que exige, además, unos músculos de primera clase en todas las maniobras de aparcamiento. Los asientos son cómodos, pero carecen de apoyo lateral, un defecto más notable en un automóvil capaz de pasar por las curvas a un ritmo muy rápido.

El Fiesta XR 2i, precursor de un modelo aún más potente y rápido, el XR 2i Turbo, que verá la luz en la primavera de 1990, recurre a un motor ya conocido, el cuatro cilindros de 1,6 litros de cubaje tipo CVH, utilizado desde hace algún tiempo por los Escort XR 3i. Los técnicos de la marca han modificado el sistema de inyección electrónica de carburante, que ahora es del tipo EEC IV, similar al utilizado por las mecánicas Ford de Fórmula 1, para aumentar la potencia y la fuerza del conjunto cuando funciona a regímenes tranquilos. El resultado final es



El volante tiene unas dimensiones correctas para un deportivo. La instrumentación no es muy abundante, pero se lee con claridad

bueno; el último Fiesta reacciona con agilidad, acelera con fuerza y sus consumos se mantienen siempre dentro de unos límites bastante contenidos: 5,7 litros a los cien kilómetros cuando se rueda a noventa por hora, 7,4 litros cuando se rueda a

100 y 9,9 litros en ciclo urbano. La apariencia externa del XR 2i va impregnada también del tono deportivo de la mecánica; los paragolpes anterior y posterior son más grandes, más aerodinámicos y van coloreados en el mismo tono de la carrocería, los pasos de rueda son más an-

chos y reciben el refuerzo de un estribo lateral, que pone un toque de agresividad en el conjunto, los faros de luz larga y antiniebla van incorporados al paragolpes delantero, aparece un alerón sobre el portón trasero, así como una franja azul que rodea la carrocería.

El Fiesta XR 2i monta un conjunto de suspensiones bastante más enérgico que el empleado por sus hermanos de gama. El centro de gra-

El motor CVH del Fiesta XR 2i da 110 caballos de potencia; es un motor ágil que tira con fuerza en todas las circunstancias. El modelo más deportivo de la gama Fiesta ha recibido una suspensión más enérgica, con muelles más duros delante y detrás; el eje anterior también ha recibido una barra estabilizadora.



vedad del tren anterior se ha rebajado de forma considerable y los muelles se han endurecido un 16 por ciento con respecto a las versiones ya conocidas, de tono más familiar; esta solución se ha extendido al tren posterior, cuyos muelles son un 36 por ciento más duros que los muelles montados en un Fiesta S. El XR 2i ha recibido también una barra estabilizadora en el eje delantero, esta barra aumenta la precisión de manejo, la prontitud de respuestas al volante, pero no evita los deslizamientos intempestivos, los patinazos de la rueda anterior más descargada en curvas muy cerradas.

El Fiesta XR 2i llega dispuesto a dar mucha guerra a sus competidores.

Angel Marco



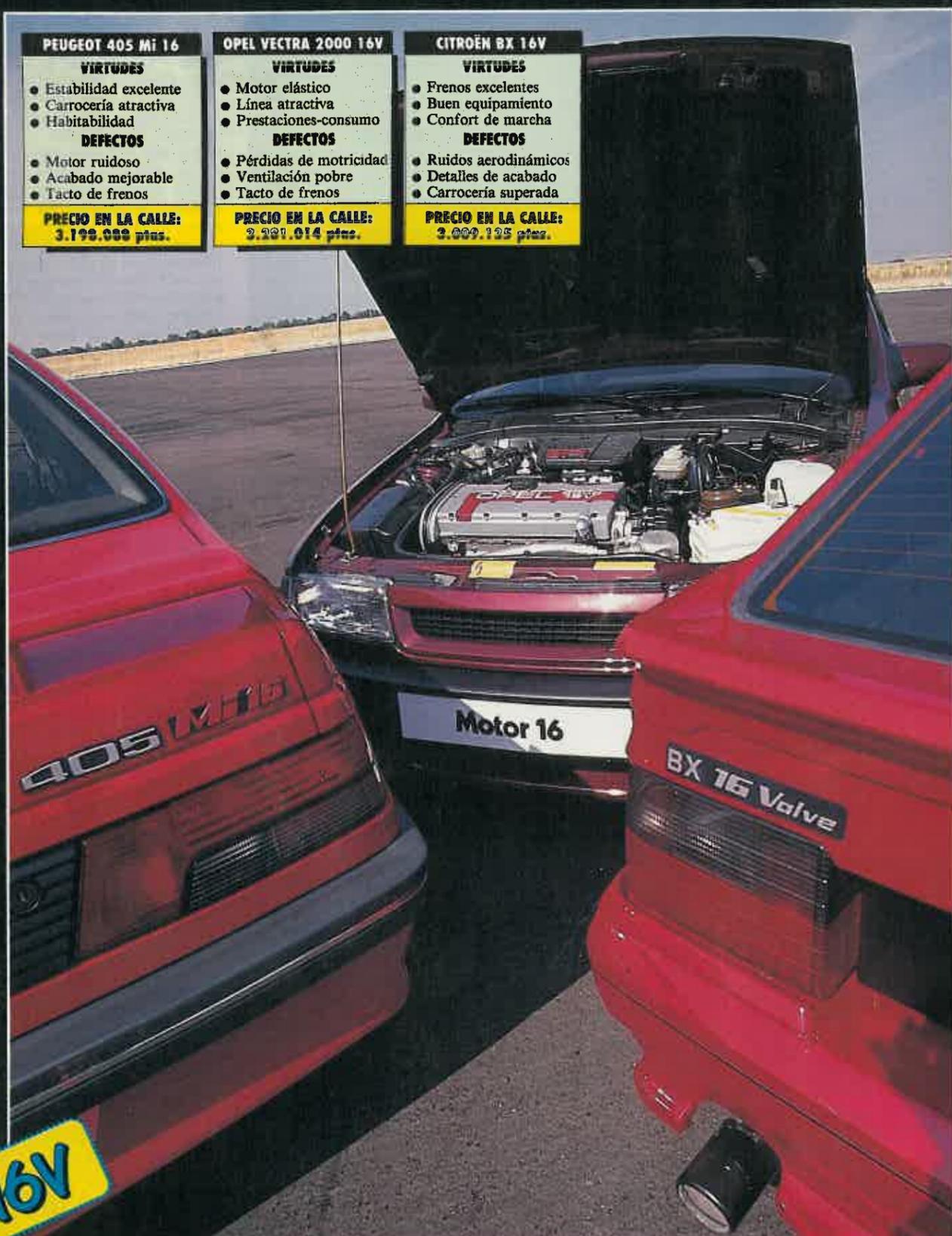
El XR 2i tiene su personalidad. Los detalles saltan a la vista

lenciana de Almusafes, estarán disponibles en los concesionarios a partir del próximo seis de noviembre.

El último descendiente de la familia Fiesta sale a la luz con argumentos de primera categoría: un motor potente, prestaciones elevadas y un precio competitivo. El

FRENTE A FRENTE

COMPARADOS
MOTOR 16



PEUGEOT 405 Mi 16

VIRTUDES

- Estabilidad excelente
- Carrocería atractiva
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Acabado mejorable
- Tacto de frenos

PRECIO EN LA CALLE:
3.199.000 ptas.

OPEL VECTRA 2000 16V

VIRTUDES

- Motor elástico
- Línea atractiva
- Prestaciones-consumo

DEFECTOS

- Pérdidas de motricidad
- Ventilación pobre
- Tacto de frenos

PRECIO EN LA CALLE:
2.221.014 ptas.

CITROËN BX 16V

VIRTUDES

- Frenos excelentes
- Buen equipamiento
- Confort de marcha

DEFECTOS

- Ruidos aerodinámicos
- Detalles de acabado
- Carrocería superada

PRECIO EN LA CALLE:
2.000.135 ptas.

16V

CITROËN BX, OPEL VECTRA, PEUGEOT 405

La moda de los coches de tracción total y de las culatas de 16 válvulas nos animan a plantear una prueba comparativa diferente; en dos bloques. En el primero, los grandes deportivos y en el segundo, los coches de tracción integral. Tres modelos de tipo medio, el Citroën BX, el Opel Vectra y el Peugeot 405, ofrecen al mercado estas dos opciones. A medio plazo, también el Renault 21 y el Volkswagen Passat podrían engrosar este tereteo que, de todas formas, agrupa un gran volumen de ventas en nuestro país.



4x4

PEUGEOT 405 GR 4x4

VIRTUDES

- Comportamiento
- Confort de marcha
- Conducción fácil

DEFECTOS

- Consumo en ciudad
- Habitáculo caluroso
- Rumorositad

PRECIO EN LA CALLE:
2.712.093 ptas.

OPEL VECTRA 4x4

VIRTUDES

- Versatilidad de uso
- Seguridad activa
- Consumos razonables

DEFECTOS

- Ventilación pobre
- Cambio impreciso
- Rumorositad

PRECIO EN LA CALLE:
2.620.018 ptas.

CITROËN BX 4x4

VIRTUDES

- Vadeo de obstáculos
- Precio
- Frenos excelentes

DEFECTOS

- Neumáticos
- Rueda de emergencia
- Rumorositad

PRECIO EN LA CALLE:
2.527.594 ptas.

LO QUE ESTA DE MODA

NO hay ningún constructor de automóviles que pueda permitirse el lujo de no ofrecer un modelo en la categoría intermedia; en el segmento en el que más ventas se producen. Esta feroz competencia obliga a estos constructores a ofrecer modelos con algo distinto, que puedan contentar al mayor número posible de compradores. Así, las versiones superdeportivas o las de tracción total son ya moneda corriente entre berlinas tan populares como las que hoy traemos a estas páginas: el Citroën BX, el Opel Vectra y el Peugeot 405.

Esta comparativa la ofrecemos en dos vertientes: como coches deportivos de más de 150 caballos y como coches de tracción total. Un tercer nivel, que agruparía a los que simultanean la alta potencia y éste tipo de tracción, lo dejamos para dentro de unas semanas.

A este terceto podríamos añadir otros modelos más, como el Renault 21 o el Volkswagen Passat, pero, lamentablemente, las versio-

nes de 4 ruedas motrices no están aún disponibles en nuestro mercado.

CARROCERIA

Los tres coches son, en su origen, tracción delantera con el motor delantero transversal. El BX es un típico «dos volúmenes», con portón posterior. El 405 es una berlina con maletero separado. Y el Vectra, aunque en el conjunto de la gama se ofrece con dos tipos de carrocería, tanto la versión 2000 16V como el 4x4 sólo están disponibles en la carrocería de tipo berlina. Obviamente, todos ellos con cuatro puertas laterales.

Con una carrocería ligeramente más pequeña, el BX ofrece menos habitabilidad que sus dos rivales, aunque la posibilidad de abatir los asientos, combinado con el portón, le ofrece una versatilidad mayor. Hay también que tener presente que el diseño del Citroën es notablemente anterior a los demás.

Diferenciamos que, mientras las tres versiones 16V ofrecen un equipamiento tope de gama, las 4x4 son



El BX 16 válvulas ha cambiado su aspecto exterior con nuevos elementos aerodinámicos y llantas de color. Su aspecto es aún más agresivo.



El Peugeot 405 Mi16 cuenta con una estabilidad excepcional. Su carrocería es de las más atractivas con una habitabilidad muy buena



El cuadro del Vectra es el más sencillo. Se echa en falta alguna información más referente al motor

más austeras. Por ello, los interiores y asientos de los deportivos son en los tres casos muy confortables y adecuados para una conducción más rápida, con buena sujeción lateral y múltiples reglajes para obtener una

buena postura. Opel y Citroën ofrecen reglaje de altura de banqueta.

En habitabilidad, el Vectra supera a todos en dos aspectos, capacidad de maletero y altura interior al techo, pero en espacio para

El BX es el único que cuenta con carrocería dos volúmenes. El portón trasero facilita la carga.



Nuestra unidad de pruebas de Peugeot, el 405 Mi 16, equipaba tapicería de cuero. Una opción que da un aire distinto a los interiores.

los ocupantes de los asientos posteriores Peugeot y Citroën arrasan.

La estrategia comercial se basa, por encima de cualquier otra consideración, en los precios. En los tres coches de 16 válvulas, los pre-

cios son favorables al Citroën, que con 3 millones aventaja a los 3,2 millones del Peugeot y a los 3,3 del Opel, todos ellos con ABS y servodirección de serie y con aire acondicionado en los dos franceses.



El Vectra cuenta con el sistema de tracción más sofisticado. Es el más versátil por su estupendo comportamiento

En cuanto a los 4WD la diferencia es aún más favorable al Citroën, que con 2,5 millones y ABS de serie aventaja claramente los 2,8 millones del Vectra y los 2,7

punto de vista. Aunque dispone de una carrocería claramente más desfasada, acaba de ser puesta al día con la adopción de un escape oval y de nuevos elementos aerodinámicos, más espectaculares y, qué duda cabe, muy atractivos para un público amante de los coches «pizzicateados».

CONCLUSION

Hoy por hoy, los coches germanos están un cuerpo por delante de sus rivales europeos. En este sentido, el Vectra, sin ser un representante paradigmático de la calidad, no cabe duda de que se sitúa por delante de los dos franceses. La brillantez de su motor 16 válvulas y el virtuosismo técnico de la versión 4x4, le hacen un coche apetecible.

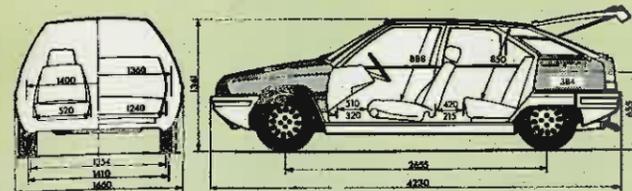
Mientras que el 405 juega con una línea atractiva para un producto que no desentonta a nadie, el BX ofrece, por encima de todo, un precio más que interesante.

BALANCE FINAL

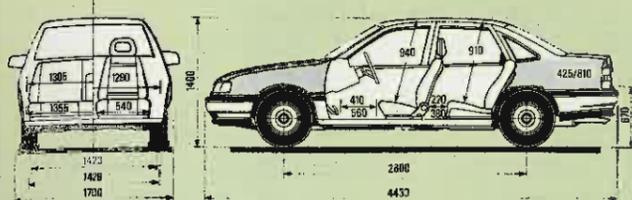
	VECT. 16V	BX 16V	405 16V	VECT. 4x4	BX 4x4	405 4x4
Velocidad máxima	2.º ****	3.º ****	1.º ****	1.º ****	2.º ***	3.º ***
Aceleraciones	1.º ****	2.º ****	3.º ****	1.º ****	2.º ***	3.º ***
Recuperaciones	3.º ****	1.º ****	2.º ****	1.º ****	2.º ****	3.º ****
Consumo	1.º ****	3.º ***	2.º ***	1.º ****	3.º **	2.º ***
Transmisión	3.º **	1.º ****	2.º ****	3.º **	1.º ***	2.º ***
Caja de cambios ...	3.º **	1.º ***	1.º ***	3.º **	1.º ****	2.º ****
Frenos	2.º ****	1.º ****	3.º ****	1.º ****	2.º ****	3.º ****
Dirección	3.º **	2.º ****	1.º ****	2.º **	3.º **	2.º **
Comportamiento ..	3.º **	1.º ****	2.º ****	3.º **	2.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas .	3.º ****	1.º ****	2.º ****	1.º **	1.º **	1.º **
Autonomía	2.º ****	3.º ****	1.º ****	2.º **	3.º **	1.º ****
Habitabilidad	2.º ****	3.º ****	1.º ****	2.º ****	3.º ****	2.º ****
Maletero	1.º ****	3.º ****	2.º ****	1.º ****	3.º ****	2.º ****
Confort	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Posición conductor	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****	1.º ****
Sonoridad	3.º **	2.º **	1.º **	1.º **	2.º **	3.º **
Equipamiento	3.º **	1.º ****	2.º ****	2.º ****	1.º ****	3.º **
Valor-precio	3.º ****	1.º ****	2.º ****	2.º **	1.º ****	2.º **

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

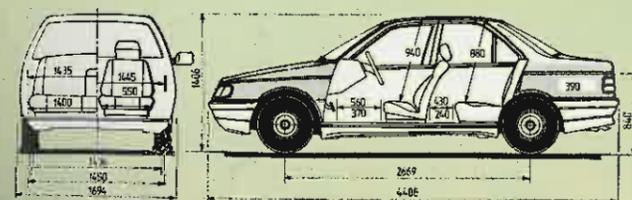
CITROËN BX



OPEL VECTRA



PEUGEOT 405



16V

FRENTE A FRENTE

DATOS DE COMPRA

CITROËN BX 16V. Fabricación: Citroën Hispania, Doctus Esparedo, 62, 28007 Madrid. Red de postventa: 873 puntos de asistencia técnica en España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros, en piezas y mano de obra. PEUGEOT 405 16V. Importación: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, km 7,1, 28041 Madrid. Teléfono: 367 38 00. Fabricación: Automóviles Peugeot, Sochaux, Francia. Red de postventa: 643 puntos de asistencia técnica en España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros, en piezas y mano de obra. OPEL VECTRA 16V. Importación: General Motors España, Paseo de la Castellana, 91, 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. Red de postventa: 242 puntos de asistencia técnica en España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

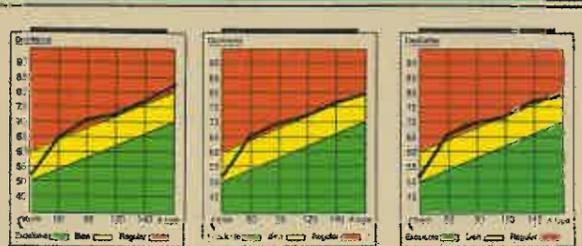
FICHA TÉCNICA

	BX 16V	405 16V	VECTRA 16V
MOTOR			
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.905	1.998
N.º apoyos de cigüeñal	5	5	5
Árbol de levas	2, en cabeza	2, en cabeza	2, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	4	4	4
Alimentación	Iny. elect.	Inyec. elect.	Inyec. elect.
Compresión	10,4 a 1	10,4 a 1	10,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super	Gasolina super
Potencia máxima (CV/rpm)	150/6.500	160/6.500	156/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	18,4/5.000	18,4/5.000	20,7/4.800
TRANSMISIÓN			
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	8,3/13,1/19,0	8,3/13,1/19,0	8,9/14,7/21,4
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	25,1/32,2	25,1/32,2	28,2/35,8
Embrague	Monod. cable	Monod. cable	Monod. en seco
DIRECCIÓN			
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,75	3,10	3,43
Díámetro de giro (m)	11,2	11,0	10,2
FRENOS			
Sistema	Dis. vent./dis./ABS	Dis. vent./dis./ABS	Dis. vent./dis./ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Ind. hidroneum.	Independiente	Independiente
Trasera	Ind. hidroneum.	Independiente	Independiente
RUEDAS			
Aleación (pulgadas)	Aleación 6x14	Aleación 6x14	Aleación 6x15
Neumáticos	HXV 195/60 VR 14	195/60 HR 14	205/55 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha (kg)	1.080	1.110	1.184
Capacidad depósito (l)	66	70	61

PRESTACIONES

	BX	405	VECTRA
VELOCIDAD MÁXIMA			
Km/h	215,3	219,6	216,0
ACELERACION			
400 m salida parada	16,4	16,1	16,2
1.000 m salida parada	29,7	29,8	29,6
De 0 a 100 km/h	8,8	9,3	8,6
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,0	18,3	18,6
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,5	20,7	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	32,7	33,0	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	38,0	37,3	38,5
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,9	9,5	9,5
De 80 a 120 km/h en 5.ª	14,9	14,3	14,3

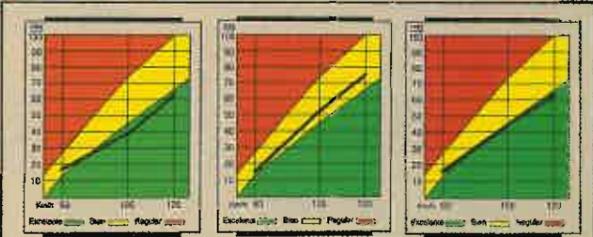
SONORIDAD



BX. Al ralentí: 51,2. A 60 km/h: 65,5. A 90 km/h: 70,6. A 120 km/h: 73,3. A 140 km/h: 77,8. A tope: 83,6.
405. Al ralentí: 51,8. A 60 km/h: 65,7. A 90 km/h: 69,1. A 120 km/h: 72,6. A 140 km/h: 76,8. A tope: 79,2.
VECTRA. Al ralentí: 54,5. A 60 km/h: 68,5. A 90 km/h: 71,8. A 120 km/h: 73,0. A 140 km/h: 77,1. A tope: 82,9.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

BX. A 60 km/h: 16,8. A 100 km/h: 39,4. A 120 km/h: 62,2.
405. A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 50,4. A 120 km/h: 75,2.
VECTRA. A 60 km/h: 17,7. A 100 km/h: 44,9. A 120 km/h: 64,3.

CONSUMO

	l/100 km		
	BX	405	VECTRA
CIUDAD			
A 26 km/h de promedio	11,3	11,6	10,4
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	7,3	6,7	6,0
En conducción rápida	12,1	13,2	13,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	9,1	8,2	8,0
A 140 km/h de cruceo	10,3	9,8	9,2
A 180 km/h de cruceo	14,6	11,6	13,5
OTROS VALORES			
Consumo medio ponderado	9,9	9,8	8,8
Capacidad depósito comb. (l)	66	70	61
Autonomía media (km)	610	660	643

EQUIPAMIENTO

	BX	405	VECTRA
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	SI	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	OP
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI	SI
Antibloqueo de frenos	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI	OP
Volante regulable	NO	SI	OP
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI
Retrovisor mando a distancia (iz./der.)	SI	SI	S/S
Apoyacabezas (del./tras.)	S/N	S/N	S/S
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	S/OP	S/OP	S/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI	SI
Pre-equipo de radio	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	OP

MITSUBISHI. Está usted en su casa.



Hay una forma de tratar a los invitados exclusivamente japonesa. La delicadeza y la amabilidad niponas hacen de las relaciones humanas una ceremonia entrañable. Como el rito de servir el té. Llevan siglos haciéndolo así. Y lo van a seguir haciendo siempre. Porque es algo que está en el alma japonesa.



En España Mitsubishi está en constante expansión. Su propia red de Concesionarios sigue extendiéndose por todo el territorio. En ellos usted siempre será recibido con la cortesía y profesionalidad niponas. Y se sentirá en su propia casa. Porque en servicio y atención al cliente, decir Mitsubishi es decirlo todo.



Made in Japan.

16V

16 VALVULAS POTENCIA A LA MODA

La pertenencia del BX y el 405 al mismo grupo francés P.S.A. les ha llevado a utilizar idéntico motor, el conocido XU de 1.900 centímetros cúbicos, que con una culata de 16 válvulas desarrolla 160 caballos. El Vectra ofrece el motor de algo más de cilindrada (2 litros), visto ya en el Kadett GSi 16.

Este último mencionado es sin duda el motor de 16 válvulas más brillante de cuantos dos litros se ofrecen en el mercado, comprendidos los motores europeos y los japoneses, con larga tradición en este aspecto. Supe-



Al Citroën BX 16V, además de los elementos aerodinámicos, se le ha montado una salida de escape oval. Los tres 16 válvulas cuentan con llantas de aleación.



rectamente derivado del Omega 3.000), ha mejorado el comportamiento, pero no puede impedir este problema.

En cuanto a los dos franceses, conviene precisar que los sistemas de suspensiones son diametralmente diferen-

tes: mientras que el 405 recurre a unas suspensiones convencionales, el BX utiliza las suficientemente conocidas suspensiones hidroneumáticas.

El resultado de esta diferencia es que, aun siendo ambos excelentes en su com-

portamiento, el 405 es más progresivo, avisa más al conductor, que tiene más tiempo y más facilidad para corregir cualquier desviación de la trayectoria. Por su parte, el Citroën BX en sus reacciones es más brusco, menos progresivo.

SOLUCION DE VANGUARDIA

A un técnico de motores se le ofrecen al menos tres posibilidades para incrementar la potencia: subir la cilindrada, instalar un sistema de alimentación forzada (turbo, compres... etcétera) o recurrir a una culata de más de dos válvulas por cilindro.

Esta última solución es la adoptada por los tres coches de esta prueba.

Una culata multiválvula permite un mayor diámetro en los conductos de admisión y escape y la posibilidad de hacer cámaras de explosión de forma hemisférica. Ambas soluciones son las óptimas para un mejor rendimiento termodinámico. ¿Por qué?: porque el llenado de los cilindros es más rápido, el flujo de los gases de admisión más uniforme y, por tanto, el quemado más completo y rápido.

También, las válvulas de menos peso (las dos válvulas de admisión o escape son más pequeñas) y, por tanto, las inercias menores, con lo que es más fácil subir de vueltas. El mejor llenado y quemado permite un mayor cruce del árbol de levas.

¿Inconvenientes?: la culata, con más complejidad y elementos, es ligeramente más pesada. El diseño y construcción, bastante más caro, y el rendimiento a bajas revoluciones menor que el de otro motor de potencia equivalente. Los consumos

son ligeramente más altos, aunque es lógico por el aumento de potencia.

En el caso que nos ocupa, los responsables de PSA han logrado aumentar la potencia un 23 por ciento, mientras que los de Opel se conforman con el 20 por ciento. Por el contrario, en los valores de par máximo, mientras que PSA sólo obtiene una ganancia del 5,1 por ciento, en la casa alemana se llega hasta el 13 por ciento. Esto ya nos da una cierta idea de por dónde van los tiros: Opel ha pretendido lograr un motor de muy buena respuesta a bajo régimen, mientras que PSA busca el incremento de potencia. Señalar por último que nada menos que Cosworth ha intervenido en el desarrollo del motor Opel de 16 válvulas.

El motor dieciséis válvulas es el más brillante
Cosworth ha logrado un motor elástico



Los tres llevan spoiler trasero
El del 405 es el más espectacular

ra el problema generalizado de este tipo de culatas, de falta de potencia a regímenes bajos. Con menos potencia y mayor peso, el Vectra ofrece cifras prácticamente idénticas que los coches de PSA. Si los de Opel se decidieran por unos desarrollos más acordes con el espíritu deportivo, el Vectra 2.000 arrasaría a sus rivales.

Esta superioridad ya no es tan manifiesta en el comportamiento, en el que los coches galos son superiores, permitiendo, tanto sobre suelo bueno, como sobre pavimentos en regular estado, una conducción alegre y más cerca de los límites de adherencia, sin que se presenten problemas de agarre. El estudio de las suspensiones del alemán hace que la potencia no pase al suelo de forma tan adecuada como los franceses, perdiendo con frecuencia motricidad. El eje trasero modificado (di-

La aventura amanece en el Lago Baikal.



Todo está preparado para la próxima edición de la aventura más singular del mundo. 1990 va a ser un hito en la historia del Camel Trophy. Por primera vez, aventureros de todo el mundo van a penetrar en una de las zonas de bosques más extensas y desconocidas del planeta, bordeando el lago Baikal en la Rusia Oriental con la única ayuda de su instinto, destreza y espíritu de compañerismo.

Si dispones de 2 semanas libres en Junio de 1990, eres español, tienes carné de conducir y conocimientos de mecánica y de inglés, vente al lago Baikal. Puedes ser uno de los 4 representantes del equipo español en el Camel Trophy '90.

Mádanos tus datos personales, incluyendo profesión y edad y un breve resumen de tus experiencias en viajes de aventura, al Apartado 49.094 de Madrid.

La fecha límite de inscripción es el 15 de Diciembre.

Apúntate.



...INFORMATE EN EL APTDO. 49.094 DE MADRID...

APTD

4x4

FRENTE A FRENTE

DATOS DE COMPRA

CIUDADEN BV, S.A. Fabricación: Carrocería Hispania, Director Espadero, 62, 28017 Madrid. Red de postventa: 812 puntos de asistencia técnica en España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros, en piezas y mano de obra. PEUGEOT 4x4 AS Peugeot-Talbot 4x4. Importador: Peugeot-Talbot España, S.A. Villaverde, Madrid. Teléfono: 917 347 30 00. Fabricación: Automóviles Peugeot-Talbot, Francia. Red de postventa: 463 puntos de asistencia técnica en España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros. OPEL VECTRA 4x4. Importador: General Motors España, Paseo de la Castellana, 31, 28048 Madrid. Teléfono: 915 297 30 00. Red de postventa: 242 puntos de asistencia técnica en España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

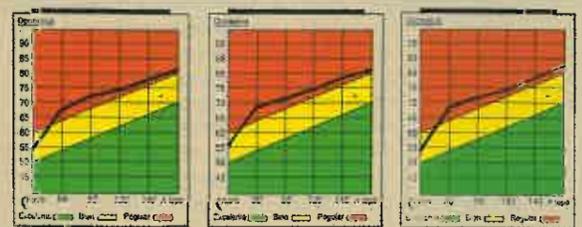
FICHA TÉCNICA

	BX 4x4	405 4x4	VECTRA 4x4
MOTOR			
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905	1.905	1.996
N.º apoyos de cigüeñal	5	5	5
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza	1, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	2	2	2
Alimentación	Carb. doble cuerpo	Carb. doble cuerpo	Inyección
Compresión	9,3 a 1	9,3 a 1	10,0 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super	Gasolina super
Potencia máxima (CV/rpm)	107/6.000	110/6.000	129/5.500
Par máximo (mkg/rpm)	16,6/3.000	16,3/3.000	18,0/4.500
TRANSMISIÓN			
Tracción	4 ruedas	4 ruedas	4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	7,05/13,18/19,05	7,1/13,3/19,2	8,6/14,1/20,6
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	25,17/32,22	25,4/32,5	26,9/34,3
Embrague	Monod. en seco	Monod. en seco	Monod. en seco
DIRECCIÓN			
Tipo	Crem. asist.	Crem. asistida	Crem. asistida
Vueltas de volante	3,76	3,1	3,43
Diámetro de giro (m)	11,2	11,0	10,15
FRENOS			
Sistema	Discos 4 ruedas ABS	Discos ven./discos	Discos ven./discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	5x14	5,5x14	Alcañón 61x15
Neumáticos	4x4 165 70-14	185/65 R 14	205/55 R 15
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha (kg)	1.105	1.160	1.125
Capacidad depósito (l)	66	70	61

PRESTACIONES

	BX	405	VECTRA
VELOCIDAD MÁXIMA			
Km/h	183,0	182,0	201,0
ACELERACIÓN			
400 m salida parada	18,2	18,4	17,8
1.000 m salida parada	33,8	33,9	32,6
De 0 a 100 km/h	12,2	12,6	11,6
RECUPERACIÓN			
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,3	18,5	18,1
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,2	20,6	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	34,4	34,7	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	37,6	38,6	38,3
De 80 a 120 km/h en 4.ª	11,3	11,5	9,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª	14,0	15,2	13,7

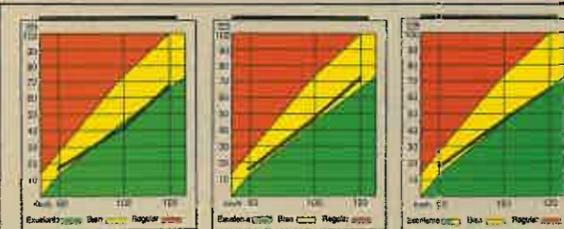
SONORIDAD



BX. Al ralentí: 54,3. A 60 km/h: 67,8. A 90 km/h: 71,8. A 120 km/h: 73,9. A 140 km/h: 77,6. A tope: 80,3.
405. Al ralentí: 55,8. A 60 km/h: 69,0. A 90 km/h: 72,0. A 120 km/h: 74,2. A 140 km/h: 78,2. A tope: 81,0.
VECTRA. Al ralentí: 52,1. A 60 km/h: 66,2. A 90 km/h: 69,3. A 120 km/h: 72,9. A 140 km/h: 77,5. A tope: 78,2.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

BX. A 60 km/h: 15,8. A 100 km/h: 46,0. A 120 km/h: 66,2.
405. A 60 km/h: 17,0. A 100 km/h: 48,1. A 120 km/h: 71,9.
VECTRA. A 60 km/h: 15,0. A 100 km/h: 42,1. A 120 km/h: 61,6.

CONSUMO

	l/100 km		
	BX	405	VECTRA
CIUDAD			
A 24 km/h de promedio	12,7	11,7	10,4
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	7,4	7,0	7,1
En conducción rápida	14,9	14,3	11,6
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	10,5	10,2	9,4
A 140 km/h de cruceo	11,1	11,6	10,9
A 180 km/h de cruceo	—	—	—
OTROS VALORES			
Consumo medio ponderado	10,8	10,1	9,3
Capacidad depósito comb. (l)	66	70	61
Autonomía media (km)	561	640	610

EQUIPAMIENTO

	BX	405	VECTRA
Cuentarrevoluciones	SI	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI	SI
Antibloqueo de frenos	SI	OP	OP
Faros antiniebla	NO	SI	NO
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP	OP
Volante regulable	SI	SI	OP
Asiento regulable en altura	SI	NO	SI
Retrovisor mando a distancia (iz./der.)	S/N	S/N	S/N
Apoyacabezas (del./tras.)	S/N	S/N	S/S
Elevavinas eléctricos (del./tras.)	S/S	S/N	OP/OP
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	OP	SI
Llantas de aleación	OP	OP	SI
Pre-equipo de radio	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	OP	SI	NO



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,
 ni el turbo intercooler,
 ni las 16 válvulas
 le sirven de nada...
 si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



4x4

TRACCION TOTAL AGARRE INTEGRAL

El planteamiento de cada uno de los tres coches es bastante diferente. El 405 se destina a quienes deseen un coche rutero, que ocasionalmente pueda sortear alguna dificultad sin demasiados problemas. Es un coche sencillo y de una eficacia sorprendente.

El BX es ya un coche pensado para su uso fuera de carretera con más frecuencia. Es ideal para quienes transitan por carreteras embarradas o forestales. Su capacidad para sortear obstá-



La tracción total está de moda, hay quien anticipa que en un futuro todos los coches contarán con tracción a las cuatro ruedas.

bre todo en carretera mojada, los neumáticos que equipa el Citroën en origen son muy poco adecuados y pierden muchas de sus virtudes como tracción delantera, pero es el que mejor frena.

Citroën y Peugeot comparten el mismo motor, el 1.900 XU de carburadores y 110 caballos (se queda en 107 en el BX). Nos ha sor-

prendido el elevado consumo que arroja el BX, lo que no habíamos detectado en las versiones de tracción delantera ni en el 405. Se aprecia pues que la transmisión del Citroën roba potencia y, desde luego, es más ruidosa que en sus rivales. Mientras que el 405 acusa el tirón a medio régimen, no hemos acusado este pequeño defec-

to en el Citroën BX 4x4.

El motor del Vectra es bastante diferente. Se trata del 130 CV de inyección del Kadett GSi. Hay todo un abismo de diferencia, que se traduce en mejores prestaciones y mayor precio.

J. M. Cernuda y A. Mas
Fotos: **R. Rodríguez**
J. Robledo

MUCHO DONDE ELEGIR

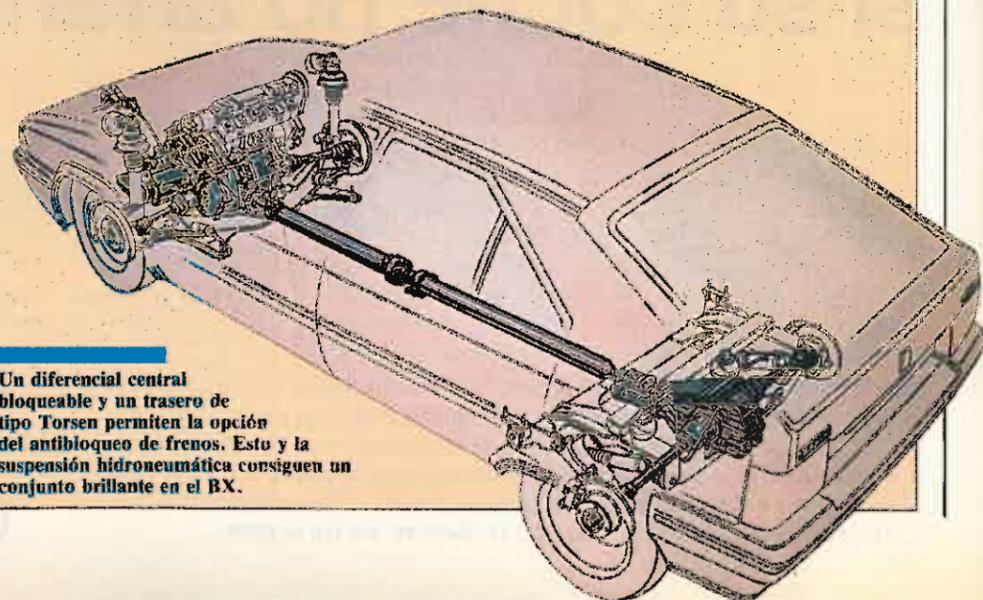
La proliferación de los coches de tracción total ha obligado a los diseñadores a estrujarse las meninges buscando soluciones válidas y, preferiblemente, distintas a las de sus rivales... es una cuestión comercial a la que nadie renuncia. De los tres coches que presentamos en esta ocasión, cada uno de ellos recurre a soluciones diferentes y esto es particularmente extraño en el BX y el 405, que proceden ambos de la misma «madre», aunque les cueste reconocerlo.

Hasta la fecha, repartir la potencia sólo se planteaba entre la rueda de la derecha o la de la izquierda y con un diferencial de engranajes se solucionaba. Con los 4x4 actuales el reparto se plantea, además de en cada una de las ruedas de un eje, entre los ejes delantero y trasero. Peugeot se inclina por una solución convencional, con tres diferenciales, con posibilidad de bloquear el central y el trasero. Barato y eficaz, como se pide a un coche de gran serie. Por su parte, Citroën aspira a una solu-

ción más vanguardista. Sus suspensiones hidroneumáticas le permiten modificar la altura al suelo y eso de por sí es ya una ventaja. Combinada con la tracción total, Citroën ofrece unas enormes posibilidades como vehículo para fuera de carretera y quiere, por tanto, ofrecer en la tracción algo más elaborado. Un diferencial central bloqueable y un trasero de tipo «Torsen» le permiten la oferta de un sistema antibloqueo sin grandes complicaciones.

Y por último, el Vectra. Es el más sofisticado de los tres y mientras que los franceses son 4x4 permanentes, el Vectra, que también lo es, desconecta la tracción posterior cuando frena. Un sistema electrónico-mecánico se encarga de que el paso entre la tracción delantera y la tracción trasera sea instantánea e inapreciable para el conductor.

Con este sistema, se logra una gran calidad en la frenada (dispone de ABS de serie), con una trayectoria limpia. El sistema funciona por encima de los 25 km/h.



Un diferencial central bloqueable y un trasero de tipo Torsen permiten la opción del antibloqueo de frenos. Esto y la suspensión hidroneumática consiguen un conjunto brillante en el BX.

El Citroën 4x4 cuenta con una tecla para desbloquear el diferencial central.

culos es sorprendente gracias a la posibilidad de elevarse sobre el suelo.

Por último, el Vectra es ideal para climas nórdicos en los que siempre hay que estar prevenido ante una placa de hielo.

Si queremos establecer una jerarquía, digamos que en asfalto seco, en trazados rápidos, el más eficaz es el 405. Sobre mojado nos inclinamos por el Vectra, mientras que el BX es el que tiene mejor capacidad de vadeo. En carretera seca y so-

EN MOTOS Y CICLOMOTORES.



EL CASCO ES LA VIDA.

Tan sencillo como ponérselo. Lo sabes. No lo olvides. Y menos ponértelo. Es la vida. Para todos los que van en moto y ciclomotor, lo mejor es llevarlo en carretera y ciudad. Es ley de vida. Métete en la cabeza que tu vida puede depender del casco. Recuérdalo. El casco es la vida. Metetelo en la cabeza.



TE LO DICE UN AMIGO.



SERMOTO

ASOCIACION NAL. DE CONSTRUCTORES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTORES Y BICICLETAS.

Dirección Genl. de Tráfico

Ministerio del Interior

El Ministerio de Obras Públicas ha comenzado a incoar expedientes a las empresas que se resisten a quitar la publicidad estática del borde de las carreteras. El Consejo de Ministros está dispuesto a imponer en breve sanciones que van de un millón hasta veinticinco millones de pesetas, mientras los empresarios del sector buscan argumentos legales para ser indemnizados.

PUBLICIDAD EN LAS CARRETERAS

LA VALLA, A RAYA

La Ley es muy clara: "Fuera de los tramos urbanos de las carreteras estatales queda prohibido realizar publicidad en cualquier lugar visible desde la zona de dominio público de la carretera, sin que ésta prohibición suponga en ningún caso derecho a indemnización. A efectos de éste artículo no se considera publicidad los carteles informativos autorizados por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo". Y ésta taxatividad ha originado una cruda polémica entre la Administración y las empresas que se dedican a la publicidad exterior, polémica que va a desembocar en la imposición a éstas últimas de duras y elevadas sanciones monetarias.

Siempre se ha dicho en nuestro país que la construcción de una nueva carretera se convertía al poco tiempo en un fiasco toda vez que no había una legislación rotunda que defendiera su zona de dominio. Después de muchos intentos legislativos, el último Gobierno del PSOE dió a luz un nuevo texto, la Ley General de Carreteras de 29 de julio de 1988, que trata de imponer un cierto orden en el caos viario. Ahora bien, su publicación y el alcance de su contenido ha sido el detonante de una ágría discusión entre los representantes de los poderes públicos y algunos sectores afectados.

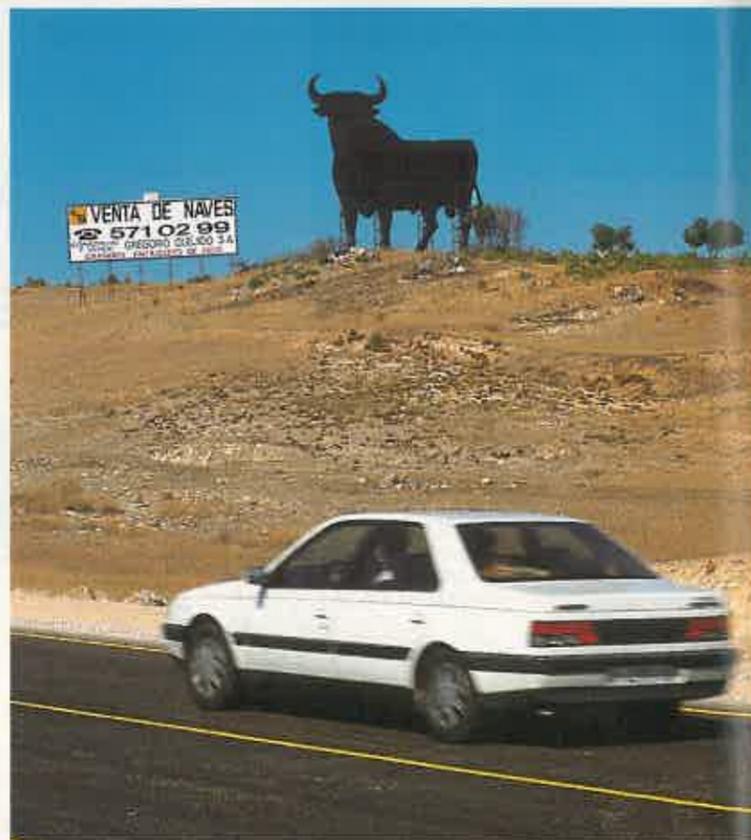
Según reza el artículo 24 de la citada Ley-recogido mas arriba-las empresas de publicidad exterior disponían de un plazo de doce meses desde la entrada en vigor del nuevo texto, para cumplirlo. Ese plazo concluyó el pasado 19 de agosto y, desde esa fecha a ésta parte, se han retirado bastante de esos contenidos publicitarios, aunque no todos. Ni cortos ni perezosos, los responsables del MOPU han comenzado a incoar expedientes sancionadores entre las protestas de quienes dicen ver coartados sus derechos.

La principal queja del sector es que la Ley de Carreteras es inconstitucional. Para Luis Teulón, vicepresidente de la

Asociación Española de Empresas de Publicidad Exterior (AEPE), "la nueva legislación está mal redactada y adolece de múltiples vicios que la hacen ilícita e incomprensible" y no se escatimarán esfuerzos para "acudir a cualquier instancia judicial".

El punto mas controvertido de la Ley, según Teulón, "es que se prohíbe toda la publicidad visible, sin que la Ley establezca medidas ni un concepto claro del término visibilidad. Nos movemos una vez más en el terreno de la subjetividad." Respecto a la publicidad estática,

Más de doscientas siluetas de toros repartidas por toda la geografía española podrían desaparecer. El Tribunal Constitucional dirá la última palabra tras la denuncia presentada por las empresas del sector. De momento se ha borrado el nombre de la marca.



vicepresidente de la AEPE considera que ésta medida "tendría que afectar también a carteles de gasolineras, hoteles y restaurantes, ya que no solamente las vallas publicitarias son las causantes de las distracciones de los conductores". En éste sentido, la Asociación ha solicitado datos estadísticos a la Dirección General de Tráfico sobre la mencionada incidencia, y la DGT ha reconocido no disponer de esos datos, por lo que no les parece válido el argumento de relacionar publicidad e inseguridad vial.

Otro aspecto controvertido del tema es el capítulo de las sanciones. La Ley, en su artículo 31 punto 4, considera infracción muy grave "establecer cualquier clase de publicidad visible desde la zona de dominio público de la carretera". Estas infracciones vienen sancionadas con multas desde un millón hasta veinticinco millones de pesetas, correspondiendo su imposición al mismísimo Consejo de Ministros. Para la AEPE, las sanciones actuales quedan al arbitrio del Ministerio y sería necesario disponer de un reglamento que fije unos criterios objetivos para determinar su cuantía.

Para el Ministerio de Obras Públicas, según comentó a MOTOR 16 un portavoz cualificado, "la Ley está muy clara y se aplicará con rigor". En cuanto a las críticas de subjetividad en alguno de sus aspectos, se señala que el Reglamento que desarrolla la actual Ley Ge-

neral de Carreteras ha sido ya redactado y se encuentra a falta de dictamen en el Consejo de Estado, "del que saldrá sin problemas", según añadieron las mismas fuentes.

El contenido de la Ley sobre la publicidad exterior afecta al 30 por ciento de la actividad total que desarrollan las ciento cincuenta agencias censadas en nuestro país. En cifras globales se puede

NORMAS DURAS PARA TODOS

La mayoría de los países recogen en sus legislaciones respectivas normas específicas que regulan de alguna forma la presencia de vallas publicitarias en su red viaria. En Holanda y Alemania Federal se prohíbe taxativamente la publicidad estática en todas las carreteras estatales, mientras que en Bélgica y Suiza se consideran ilícitos aquellos mensajes que se encuentren en zonas de influencia de autopistas y carreteras nacionales, respectivamente.

Mas permisividad se da en Italia, Francia y Grecia, donde se autoriza ésta modalidad publicitaria siempre y cuando no afecte a la seguridad vial y tras la obtención de permisos especiales en los organismos correspondientes. En Irlanda también existen criterios restrictivos, si bien se conceden a los ayuntamientos

hablar de la pérdida de un negocio que se aproxima a los diez mil millones de pesetas. En el pasado año la publicidad exterior movió 16.483 millones de pesetas, originados por más de quince mil soportes repartidos por toda la geografía española.

De momento, los representantes del sector han optado en muchos casos por retirar los mensajes publicitarios pero no los andamiajes a la espera de que sus reivindicaciones ante la Administración, y a través del Defensor del Pueblo, sean atendidas. Como dato anecdótico hay que señalar que en la publicidad de una marca de brandy con la silueta de un toro, se ha borrado la denominación, pero no se ha retirado el perfil. Para Luis Teulón, ésta "rectificación" es perfectamente legal, pues elimina la publicidad de acuerdo con el comentado artículo 24 de la Ley. "Y si el mensaje llega a alguien, será por una mera asociación de ideas. En cualquier caso será el Tribunal Constitucional el que dilucide su mantenimiento o no".

Los aspectos polémicos de la Ley de Carreteras no van a parar aquí. Según el Reglamento que la desarrolla, desconocido en su letra pequeña hasta el preceptivo dictamen del Consejo de Estado, se



Mas de quince mil vallas tendran que desaparecer de acuerdo con la Ley de Carreteras.

la capacidad de conceder licencias a ciertas vallas sujetas a un canon.

Mas complejo es el caso de Estados Unidos que permite o prohíbe la instalación en determinadas zonas dependiendo del Estado y de las diversas facultades que éstos ostentan en materia de conservación y gestión de la red viaria. De cualquier manera, existe una Ley que atañe a todos por igual y que impide cualquier actividad publicitaria en áreas protegidas o de interés federal, como pueden ser los parques nacionales.

Otro punto de discordia es el caso de Gran Bretaña. Según la AEPE, las autoridades del Reino Unido permiten éste tipo de publicidad, mientras que para el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo no es así y se remite al contenido del artículo 132 de la Highways Act de 1980 que prohíbe la instalación de señales "no autorizadas" en las carreteras de la red de interés general.

NURAL 1001

Aceite lubricante

Antihumedad

Antioxidante

Aflojatodo



Industrias Nural, S. A., ha cambiado la presentación de su producto **NURAL 1001**. En el nuevo envase quedan reflejadas de forma clara y vistosa algunas de las «mil y una» aplicaciones de este singular producto, imprescindible en el hogar, taller, industria, etc., como lubricante, aflojatodo, antioxidante, penetrante, etcétera, en las que cabe destacar su poderoso efecto **antihumedad**.

En días de lluvia o extrema sequedad el motor de su coche no arranca, se «ahoga»; hay prisas, nervios, malestar general. **NURAL 1001** le resuelve el problema en un santiamén. Con una sola aplicación la humedad se desplaza, devolviendo el buen humor tanto al coche como a su conductor. Con ello, no sólo se evita llegar con retraso a su destino, sino que, resuelto el problema, se conduce más relajado y en consecuencia con más prudencia.

Pero no acaban ahí sus aplicaciones en el coche, lubrica bisagras, cerraduras, guías de asientos, tornillos de ruedas, etcétera, todo funciona con suavidad y con un efecto de larga duración.

Además, al no contener el producto efectos nocivos que perjudican la capa de ozono, colaboramos a mejorar el entorno en que vivimos.



Según las empresas de publicidad exterior la nueva normativa afecta a los mensajes, no a la infraestructura que los soportan.

incluir la prohibición de circular a vehículos que arrastren o transporten vallas publicitarias o anuncios de cualquier otro tipo, vehículos que se verán obligados a solicitar permisos especiales para casos como pruebas deportivas, campañas electorales o fiestas populares. El reglamento señala también que los vehícu-

los de transporte de mercancías estarán autorizados a llevar rótulos que especifiquen las mercancías transportadas. Y en los de pasajeros, no podrán montar carteles anunciando otros productos ajenos a su propia actividad.

Lourdes Bravo

ESTA SEMANA

GM-CHRYSLER: UN ACUERDO QUE HARÁ FUTURO

Siempre se ha dicho que el futuro de la industria mundial de automoción se basará en la presencia de un escaso número de marcas, salidas de la fusión entre las actuales. Ese diseño no acaba de cuajar en hechos pero es evidente que hay indicios de que el sector se encamina hacia él. La última noticia que da pie a ésta aseveración es la firma, la pasada semana, de un acuerdo entre General Motors y Chrysler para la fabricación conjunta de componentes de automóviles.

El convenio, sin precedentes en la industria automovilística norteamericana, prevé que las dos multinacionales aglutinen la actividad de sus plantas de Muncie (GM) y Siracusa (Chrysler) en una nueva compañía. En ambas plantas se produce la mayor parte de las transmisiones manuales y otros componentes clave para los vehículos de los dos gigantes. Según el acuerdo, General Motors tendrá un paquete del 36 por ciento del capital de la nueva sociedad, mientras que Chrysler controlará el 64 por ciento restante.

La importancia del convenio es evidente toda vez que hasta ahora éstas marcas solo habían suscrito acuerdos de colaboración mutua para desarrollar nuevos productos, como vehículos adaptados para consumir combustibles alternativos. Ahora, las cosas cambian y se pretende que la fábrica de cajas de cambio de Siracusa, que está saturada, se desahogue con la planta de General Motors, que se encuentra muy por de-

bajo de su capacidad productiva instalada.

Si algo ensombrece el futuro del acuerdo es la denuncia realizada por el Comité Antitrust del Departamento de Justicia norteamericano, que teme que exista un abuso de competencia dado el nivel económico de ambas empresas. Sin embargo, las multinacionales citadas han quitado hierro al asunto y esperan tener el visto bueno en breve plazo para comenzar a operar a partir del próximo mes de enero.

Lo cierto es que la suerte parece estar echada, y éste acuerdo puede ser el inicio de un proceso que concluya en la tan anunciada concentración de empresas. Después de que pasara serias dificultades económicas, Chrysler vuelve a ocupar un puesto de honor en el mercado mundial. Sin embargo, algo dice que es muy probable que todo ello termine en un acuerdo de mucho más amplio alcance. El escenario que siempre han dibujado los analistas para los EE.UU. recoge la presencia de dos «macro-marcas», que muy bien pueden ser Ford y la que nazca de la «íntima» colaboración entre Chrysler y General Motors.

R.R.S.



NEUMÁTICOS

KLEBER RENUEVA

MENOS PERFIL, MAS VELOCIDAD

La firma gala Kléber presentó en su nuevo centro de ensayos de Fontange, cercano a Marsella, la nueva serie de neumáticos de perfil 50 y 55, para los turismos rápidos actuales: los Gti, los Turbo, los dieciséis válvulas, etc...

Son estos unos neumáticos de perfil bajo en los que se ha hecho un especial esfuerzo por encontrar un equilibrio entre agarre, economía de uso, comportamiento en mojado y seguridad. Para ello se han hecho largos estudios y numerosas sesiones de pruebas. De ellos ha salido un neumático que sobresale en mojado por su excelente evacuación del agua, algo que de

dimensiones de llanta de 15 pulgadas y con anchos desde 185 hasta 205, mientras que se están preparando para llanta de 16 pulgadas y hasta un ancho de 225. Además de la mejora de seguridad y el comportamiento en seco y mojado, se ha hecho un especial esfuerzo en lo tocante a nivel de ruido, confort y duración.

Para comprobarlo, Kléber puso a nuestra disposición una serie de veloces coches, entre ellos el novísimo Golf Rallye y el Mercedes 2,5 16V, con los que pudimos efectuar recorridos tanto ruteros como de autopista. En terreno virado apreciamos su progresividad y adherencia, mientras que en los trayectos ultrarrápidos eran silenciosos y confortables a la par que conferían una excelente sensación de estabilidad.

Otra de las novedades era la nueva pista de ensayos de Fontange. Es esta una finca de 50 hectáreas que sustituye la anterior de Miramas, mucho más extensa, 300 hectáreas, pero menos aprovechada. La nueva instalación consta de un anillo de velocidad de 3.800 metros de desarrollo con peraltes del 20 por ciento, una pista de «acquaplaning» equipada con riego constante, pistas de frenado, pistas de deslizado, etc... Cabe destacar las pistas de frenado en las que se controla electrónicamente todo el comportamiento



El empleo de elementos de medida de gran precisión permitió comprobar el buen funcionamiento de los nuevos neumáticos Kléber.



Los nuevos neumáticos Kléber en el Volkswagen Golf Rallye, uno de los coches con los que realizamos las pruebas de los neumáticos, tanto en seco como en mojado.

forma figurada cabe calificar de «secado de carretera». Por otro lado, ofrece un excelente agarre y no tiene un comportamiento brusco; es decir, se han construido unas gomas que «avisan» al conductor: no son tan veloces en curva como unos de competición, pero cuando se produce la pérdida de adherencia esta es progresiva y por ello controlable, algo que confiere seguridad al conductor.

Estos neumáticos se denominan C 551V y C 550V, tienen un símbolo de velocidad «v», es decir hasta 240 Km/h, y sus perfiles son 50 y 55. Por el momento se construyen en

LOS PIRELLI DEL 90

El fabricante italiano de neumáticos ha comenzado la comercialización de dos nuevos productos denominados P-2.000 y P-4.000, que se integran dentro de un segmento de neumáticos pensados y concebidos para ofrecer un buen nivel de prestaciones y al mismo tiempo confort para los ocupantes. Se trata de dos tipos de neumáticos ideados para su utilización en coches lujosos con alto rendimiento.

Son neumáticos con un bajo nivel sonoro que ofrecen un buen agarre tanto en terreno seco como en mojado, y uno de los primeros fabricantes que lo ha empleado en su flota es Rover en sus nuevos modelos de la reciente serie 200.



to del coche y los neumáticos, y especialmente un carril de nivel extremadamente plano en el que se puede regular con precisión a lo largo de 50 metros la altura de agua para poder efectuar mediciones extremadamente precisas de la adherencia.

El importador para nuestro país, Labi-Esport, que posee centros de distribución en toda la península, espera poder suministrar esta nueva gama de neumáticos deportivos en el transcurso del primer trimestre del año venidero. Con este producto la gama es amplia y completa y ello se observa con la cada vez más importante penetración en el mercado español.

J.L. Aznar

Mercado

MOTOS

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

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

APRILIA

AF-1 Replica	124	524.800
Tauro Wind	124	528.800
Rail Race	124	544.800

BENELLI

125 S	124,8	248.119
900 6V/T	905	812.733
900 6V/T	905	1.004.087

BETA

TR-3 90	49	169.950*
TR-34 90	49	279.950*
TR-34	290	289.950*

BIMOTA

DB 1 Strada	748	2.950.800
DB 1-S	748	2.404.412
VB 1	1.188	2.818.780

BMW

R-65	660	1.015.223
R-90	748	1.115.223
R-80 GS	748	1.170.223
R-80 RT	748	1.338.223
R-100 GS	987	1.135.223
K-75 T	740	1.235.223
K-75 C	740	1.258.724
K-75	740	1.390.223
K-75 G Special	740	1.485.223
K-100	987	1.495.223
K-100 RS	987	1.769.099
K-100 RS Style	987	1.805.223
K-100 RT	987	1.780.223
K-100 LT	987	1.835.223

CAGIVA

Ala oscura 350	349	643.563
Alett Electra 125	123,1	338.233
Blues 125	124,6	470.725
Cocle 80	74	378.279
Cruiser 125	124,0	470.585
Elfant 350	343,2	712.559
Elfant 750	748	1.192.237
Freccia G 12 125,89	124,0	874.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	439	770.070
Tamoco 125	124,6	635.350

DERBI

Variant California	48,7	99.970
Variant SLX America	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Variant Sport C/I	49,9	121.950
Start 49 DS	49,9	151.990
Start 440 DS C/I	49,9	187.990
Start 49 World Cham.	49,9	160.950
Yambo RD-2 TT	45,7	131.975
Yambo FDS TT	45,7	149.975
Coppe FDX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Indiano 250	348	673.838
Indiano 650	693	923.180
Paso 750	748,1	1.002.586
Paso 900	998	1.364.130
750 Sport	748	1.230.548

FANTIC

Tender to 60	48	138.900
Kosha 75	74	379.500
Osao 75	74	340.500

GAC

Cody	49,9	82.800
Cody LL/A	49,9	89.800
Onix	49,9	95.950
Onix II	49,9	105.500
AV-90	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	98.200
D-55 Cross	49,9	114.500
D-55 E	49,9	106.500

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

GARELLI

Twin Matie	49	119.948
Twin Bimatic	49	134.921
Twin Bimatic ES	49	147.072
Ferruno Raid	49	176.000
GTA 2 FD ES	124,8	373.735
GTA 3 FD ES	124,8	383.100
Tiger XLE	124,8	425.019
Sahel 80	74	375.000

HARLEY-DAVISON

XLH Sportster 688	683	1.180.447
XLH Sportster 688 Hugge	683	1.232.980
XLH Sportster 1.200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritage Softail	1.340	2.051.293
FXSTS Springter Softail	1.340	2.182.001
FLHS Electra Glide Sport	1.340	1.844.922
FLHC Electra Glide Classic	1.340	2.289.481

HONDA

PXR 50	49	167.900
SH 75	74	229.800
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	299.000
NSR 75 II	74	319.000
MTX 75	74	261.000
CRM 75	74	305.000
CG 125	123	286.000
XL 125 PD	123	380.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	449.000
NS 125 F	123	449.000
NS 125 R	123	489.000
NSR 125 R	123	490.000
CRM 125 R	123	560.000
XL 200 R	194	490.000
XLX 350	347	589.000
CB 400 N	447	689.000
XL 600 V98	583	1.029.000
XL 600 V98	583	979.000
NX 650	644	960.000
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	998.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 600	598	689.000
VFR 750 F	748	1.429.000
VFR 750 R	748	2.350.000
CBR 1000' 88	968	1.580.000
CBR 1000' 89	968	1.890.000
GL 1900	1.520	2.990.000

HUSQVARNA

VWR 125	124,8	631.757
WR 210	248	791.007
WR 250	248	890.688*
WR 430	439	951.074
WR 430	439	706.576*
TE 510 4T	509	977.111
TE 510 4T	509	817.519*

ITALJET

Buster	49	118.950
Victory	49	139.900
Witney	49	199.900
Tiffany	49	124.950
Coyote Dized	49	189.900
Jack-1	49	194.950

JAWA

350 Twin Sport	340,2	390.870
----------------	-------	---------

JJ-COBAS

TA Minarelli 80	79,6	850.000*
TA Minarelli 90	79,9	1.850.000*
TB Minarelli 125 Mono	124	1.750.000*
TB 125 Mono	124	1.850.000*
JC-3 KTM 250	236,6	805.000*
JC-3 KTM 250	236,6	1.050.000*
JV-4 Yamaha 250	249	1.450.000*
JR-3 Rotax 250	250	2.550.000*

KAWASAKI

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

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

KTM

GPX-600-R	592	1.076.000
ZXR-750	748	1.494.000
ZX-10	987	1.519.000

LAMBRETTA

200	199	245.283
-----	-----	---------

LAVERDA

Li Uno 125	123,8	343.371
------------	-------	---------

MECATECNO

Mini 4*	47,7	117.390
Mini GP*	47,7	121.995
Huracan*	49,9	129.300
Chic*	49,9	121.980
Dragonfly*	318,9	430.000

MERLIN

DG-2T*	47,6	187.800
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG-7 125	124,6	324.800
DG 3.50 PLUS E-1*	346,8	457.620
DG 3.50 PLUS E-1 mat.	346,8	583.255
DG 3.50 '88 Lejeune*	346,8	505.120
DG 3.50 '88 Lejeune mat.	346,8	619.780
DG 3.50 Creta	346,8	504.734
Nomada 500 4T	452	848.205

MONTESA

Cota 125	124,8	334.329
Cota 304*	237,5	349.443
Cota 304	237,5	429.400
Cota 301*	237,5	388.400
Cota 301	237,5	472.290
Cota 335*	337,5	390.208
Cota 336	337,5	478.812
Enduro 300 H-75	242,8	400.370

MORINI

KJ 125	124	338.900
Kangaro 350	344,1	619.295
ExcelBar 350	344,1	652.105
Camel 501	501	748.933
ExcelBar 501	501	679.293

MOTO GUZZI

V-65 c	643,4	912.734
V-65 TT/MTX	643,4	998.690
V-65 Lario	643,4	969.570
V-65 Florida	643,4	935.049
V-65 Florida c/extra	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
Le Mans 1000	948,8	1.113.615
1000 California III	948,8	1.326.886

MZ

ETZ 250	242,2	290.000
ETZ 250 c/fulcrum	242,2	369.000

PEUGEOT

Vogue Eco	—	85.749
Vogue Super	—	95.771
103 2T-E	49	84.877
103 MTV-E	49	94.892
Country MXR*	—	81.990
SC 80 LE	79,6	219.900

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

RIEJU

Sprint N	49,8	109.844
Sprint A/E	49,8	125.556
RV 90	49,8	163.400
RV 90 II	49,8	177.400
RV 90 III	49,8	181.400
Supermarathon 4v FD/MT	45	145.600
Supermarathon 4v FD/MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,8	240.912
Marathon 74 k-6	74,8	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.320

SUZUKI

Mad PA	48	112.900
Mad PRD	48	115.900
Mad EL	48	138.900
Monza L	48	153.900
Lido Virio	73	219.900
TS 125 X	124	408.500
HS 125 Gamma	123	408.800
GS 450 S	448	690.000
GS 500 E	497	709.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 600 Djebel	599	800.000
DR 750 Big	727	899.000
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	91.280
Cyclomatic	48	101.704
Cyclomaster	48	109.704
Cyclocoaster	48	130.584

URAL

Ural Base	648	669.700
Ural Extra	648	636.200

VESPA

Vespino AL	49	111.800
Vespino ALX	49	121.500
Vespino XL	49	141.200
Push Condor	49	181.200
Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elestart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 Elestart	123,5	223.300
Vespa XL 125 Plurimatic	123,5	245.100
Vespa TS Sport	123,5	257.200
Vespa TS Sport Elestart	123,5	286.600
Vespa 200 Iris	197,9	274.900
Vespa 200 TX	197,9	291.500
Vespa 200 Iris Elestart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elestart	197,9	322.800
Gilera RRT Nubreaka 125	124	421.792
Gilera XRT	124	480.000
Gilera K2 125	124	477.456
Gilera K2 Endurance	124	483.952
Gilera KK	124	498.532
Gilera MX1	124	498.532
Gilera MXR	124	529.000
Gilera Dakota 350 ER	348,9	649.000
Gilera Dakota 500	451,9	754.243
Gilera Dakota ER	451,9	787.433
Gilera Setumo	491	919.183
Gilera XRT 600	596	759.800

YAMAHA

Yamy	49	125.122
DT-80	72,9	255.100
DT-90 LC	72,9	381.100
TZR 80	72	340.100
TZR 125	124	505.10

Hay quien tiene una buena razón para trabajar lejos de casa.

Ecum

PORSCHE
CONDUCCION EN SU MAS PURA FORMA



944 S2 COUPE



944 S2 CABRIOLET



944 TURBO

Nuevo Porsche 944 S2: Los trayectos largos pueden ser muy estimulantes, cuando se descubre el placer de conducir un Porsche 944 S2. Su nuevo motor de 3 l. sintetiza 40 años de experiencia en la competición, para ofrecer una potencia de 211 CV, gran elasticidad y reducido consumo, convirtiéndose en la máquina ideal para quienes buscan la exclusividad de las altas prestaciones en el uso diario de su vehículo. Hacer de la fascinación algo cotidiano es la meta del Porsche 944 S2. Ahora con nueva carrocería y con ABS, dirección asistida y aire acondicionado de serie.

PRECIO MOTOR 16

A FONDO



Bajo un aspecto más o menos conocido, se presenta en nuestro mercado un nuevo producto bajo un nombre mítico, Bertone. Este todo terreno es una afortunada conjunción de elementos de muy dispar origen, realizada en la planta que Bertone tiene en Grugliasco. Por una parte tiene la carrocería y el chasis del Daihatsu Rocky y en su interior un motor BMW.

AUNQUE en un principio pueda parecer que no hay diferencias sustanciales entre el Daihatsu Rocky y el Bertone Freeclimber, lo cierto es que la incorporación del motor BMW y el paso por las manos de los carroceros italianos mejoran el ya buen producto japonés. El incremento de potencia del motor de seis cilindros alemán, junto con la nueva imagen y el cuidado acabado, sitúan al Freeclimber en un segmento del mercado en el cual el Rocky nunca habría soñado estar: el de los todo terreno de lujo. Si, este coche es un producto elitista, que va dirigido a un público que busca un vehículo rápido, cómodo, con buenas aptitudes para el todo terreno y diferente. Comenzaremos por el último aspecto, que es responsabilidad exclusiva de Bertone. La calandra, con doble faro, los colores de la pintura y las vistosas llantas de aleación marcan la diferencia entre este modelo y sus rivales directos:

MECANICA ****

Sin duda la estrella de este modelo es su motor. Se trata del poderoso seis cilindros turbodiesel que emplea BMW en sus berlinas. Los 116 caballos de potencia sitúan al Freeclimber en la élite de los todo terreno turbodiesel. Las características de este motor se mantienen respecto a su utilización en carretera, y tan sólo ha sido necesario modificar el cárter y el sistema de aspiración de aceite para adaptarlo a las exigencias de un todo terreno. Las principales virtudes de este motor son su potencia y su suavidad de marcha. Por otra parte, los consumos son muy razonables, incluso en una utilización más o menos deportiva.

Las nuevas prestaciones han obligado a un redimensionado de los frenos, que son suficientemente potentes. La caja de cambios es también BMW, pero la caja transfer es la original del Daihatsu.

En el apartado de suspensiones, no hay diferencias sustanciales respecto al modelo original, y por tanto mantiene el sólido sistema de dos ejes rígidos con

- VIRTUDES**
- Motor potente y silencioso
 - Calidad de acabado
 - Presentación lograda
- DEFECTOS**
- Protección de bajos escasa
 - Llantas delicadas
 - Rueda de repuesto sin llave
- PRECIO EN LA CALLE:**
3.600.000 ptes. (aprox.)

BERTONE FREECLIMBER

MEZCLA ASCENDENTE

DATOS DE COMPRA

Importadora: Alpina Motor, S.A. Paseo de la Castellana, 242. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 733 97 86. Clave: Un año sin límite de kilometraje. Suelo de postventa: 30 puntos de asistencia en toda España. Precio estimado: 3.500.000 pesetas. Comercialización: Enero de 1990.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.443 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 7. Arbol de levas: 1, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyección elect. y turbo compresor.. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Potencia máxima: 116 CV a 4.800 rpm. Par máximo: 22,4 mkg a 2.200 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera engranable a las 4 ruedas. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 9,0 km/h; 2.ª, 15,3 km/h; 3.ª, 23,7 km/h; 4.ª, 31,3 km/h; 5.ª, 38,2 km/h. Embrague: Hidráulico.

DIRECCION. Tipo: Circulación bolas (servo). Vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 11,5 m.

FRENOS. Sistema: Disco ventilado/tambor.

SUSPENSIONES. Delantera: Eje rígido con amortiguador de dureza variable. Trasera: Eje rígido con amortiguador de dureza variable.

RUEDAS. Llantas: 6,5x15 pulgadas. Neumáticos: 215/75 R 15 MTS.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.580 kg. Capacidad depósito: 60 l.

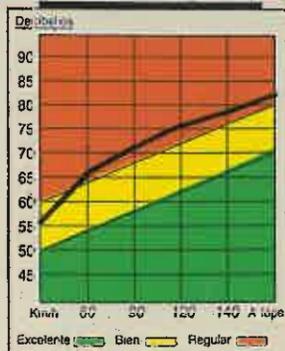
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h 153,5

ACELERACION (seg.)
400 m salida parada 19,5
1.000 m salida parada 36,3
De 0 a 100 km/h 14,8

RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4.ª 19,9
400 m desde 40 km/h en 5.ª 23,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª 37,4
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª 42,8
De 80 a 120 km/h en 4.ª 14,2
De 80 a 120 km/h en 5.ª 20,0

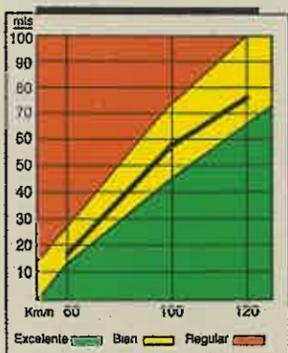
SONORIDAD



Al ralentí: 55,1. A 60 km/h: 66,2. A 90 km/h: 71,5. A 120 km/h: 75,4. A 140 km/h: 78,4. A tope: 82,1.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 18,9. A 100 km/h: 59,7. A 120 km/h: 77,2.

CONSUMO

CIUDAD l/100 km
A 26,2 km/h de cruceo 11,5

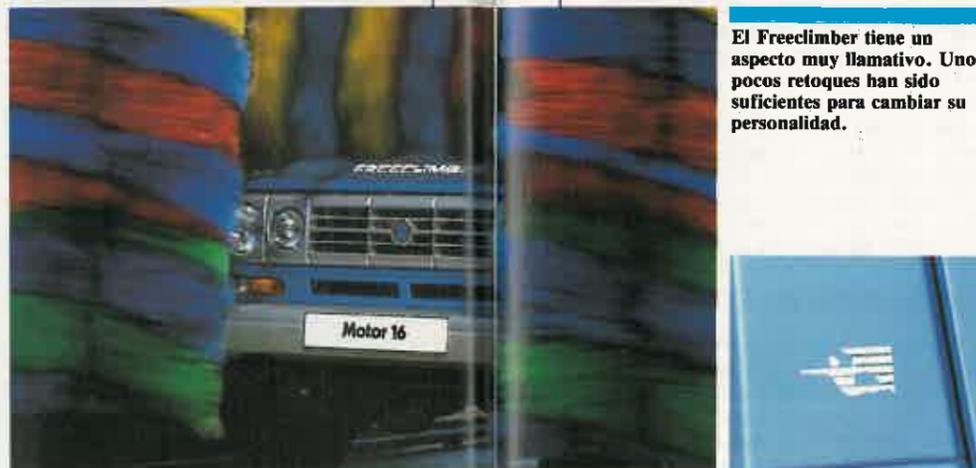
CARRETERA
A 90 km/h de cruceo 8,6
En conducción rápida 18,4

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo 13,9
A 140 km/h de cruceo 16,1

OTROS VALORES
Consumo medio ponderado ... 10,9
Capacidad depósito comb. 60
Autonomía media 500

EQUIPAMIENTO

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



El Freeclimber tiene un aspecto muy llamativo. Unos pocos retoques han sido suficientes para cambiar su personalidad.

ballestas como elemento elástico. También dispone el práctico sistema de dureza variable de amortiguación, que mediante un sencillo mecanismo permite adaptar los mismos a las condiciones del terreno o de velocidad.

En términos generales, la mayor virtud de este conjunto de elementos reside en su gran homogeneidad.

COMPORTAMIENTO ***

El motor BMW ha abierto nuevas posibilidades a este coche, puesto que ahora las prestaciones son mucho más brillantes. En carretera, se puede rodar con toda tranquilidad a velocidades en torno a los 130 kilómetros por hora. La velocidad máxima está por encima de los 150 kilómetros por hora. Mientras el asfalto de la carretera esté en buen estado, el Freeclimber mantiene con bastante precisión las trayectorias. Cuando el asfalto está algo más rizado, entonces se producen las reacciones típicas de los coches con eje rígido delante, por lo que es conveniente aflojar un poco el acelerador. La dirección es bastante precisa y los frenos permiten

controlar el coche en todo momento. Además su resistencia a la fatiga es buena. La caja de cambios se maneja como la de un turismo, aunque ha perdido algo de precisión, y en particular la quinta velocidad requiere un movimiento muy preciso para ser engranada. También nos han gustado los neumáticos de perfil 75 de la marca americana Armstrong, que están muy bien adaptados a un uso mixto.

En campo muestra una gran agilidad. Aunque no tiene una altura libre espectacular, sortea los obstáculos sin problemas. Los neumáticos y el diferencial autoblocante del eje posterior son los principales responsables.

El sistema de transmisión es de tipo convencional, es decir, en condiciones normales, el coche circula con tracción posterior, y en condiciones difíciles o de piso deslizante se engrana la tracción a las ruedas delanteras. El bloqueo de dichas ruedas es manual, por lo que hay que bajarse del coche a dar media vuelta a la palomilla. En el habitáculo hay un botón que engrana la tracción total. Además está la palanca que engrana las relaciones cortas.

ESTILO

VICEROY

V

Viceroy
es tu hora



En cuadro es moderno y funcional
En España el volante será de cuero



Los asientos tienen un buen aspecto
Los que vengan a España serán de cuero



El ángulo de ataque y de salida es razonable y permite atacar los obstáculos con soltura. En una utilización intensiva en campo, se echa en falta una protección más resistente de la parte central.

Aunque son muy bonitas, las llantas de aleación no son especialmente adecuadas para el uso todo terreno. Cualquier golpe fortuito arruinará irremisiblemente estas llantas. El motor, que no ha sido pensado para una utilización de este tipo, responde a las mil maravillas y es un aliado más. El reglaje de la suspensión permite mantener un buen compromiso de confort, dentro de lo que permiten las ballestas. La posición al volante es buena, aunque no vendría mal algo más de apoyo lumbar en el asiento.

Así pues, nos encontramos con un

Rocky con excelentes aptitudes para rodar por caminos, pero con una excelente versatilidad rutera.

Motor 16 Este es un coche que sorprende por lo diferente de su carácter respecto al modelo del que procede. Va dirigido a un público que busca algo especial y que no le importa pagar por el lujo. El motor BMW está perfectamente adaptado a su nuevo cometido y el resultado es explosivo. Para culminar la faena, el importador ha conseguido un precio excepcional, por lo cual este coche disfruta de un IVA del 12 por ciento que lo sitúa en una posición privilegiada.

CARROCERIA ***

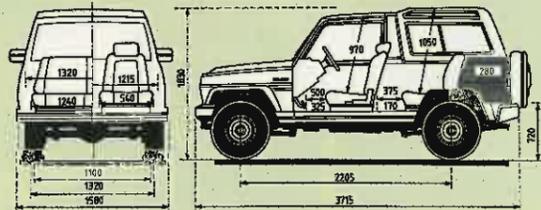
Las dimensiones generales del Freelander son las mismas del Daihatsu, pero todo el maquillaje cambia. La vistosa gama de colores marca una primera diferencia, además en su interior hay unos nuevos asientos, que en las unidades que se van a vender a partir del próximo enero serán de cuero, así como el volante. La única opción será el aire acondicionado. El equipamiento es muy completo e incluye el elevavinas eléctrico y el cierre centralizado. La calidad de acabado es buena.

FRENTE A SUS RIVALES

Básicamente hay tres rivales que están a la altura del Bertone: el Range Rover TD, el Nissan Patrol 6 cilindros Top Line y el Toyota Land Cruiser 250 TD. El Bertone es el que trae un equipamiento más completo y si su precio ronda los tres millones seiscientos mil pesetas, será fácil que las seiscientas unidades que se piensa importar vuelen de los concesionarios.

Víctor Piccione
Fotos: José A. Díaz

BERTONE FREECLIMBER



BERTONE FREECLIMBER 3.600.000 plus. (*)
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las 4. Cilindrada: 2.443 c.c. Potencia: 116 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.580 kg. Velocidad máxima: 153,5 km/h. Consumo medio ponderado: 10,9 l/100 km.
(*) Precio estimado.

NISSAN PATROL 6C TOP LINE 3.342.750 plus.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las 4. Cilindrada: 2.826 c.c. Potencia: 115 CV a 4.000 rpm. Peso: 1.835 kg. V. máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 12,7 l/100 km.

RANGE ROVER TD 3.685.948 plus.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las 4. Cilindrada: 2.393 c.c. Potencia: 114 CV a 4.200 rpm. Peso: 2.015 kg. Velocidad máxima: 152 km/h. Consumo medio ponderado: 13,3 l/100 km.

TOYOTA LAND CRUISER 250 TD 3.299.204 plus.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las 4. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 99 CV a 4.000 rpm. Peso: 1.835 kg. Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 13,4 l/100 km.

OPEL PHILIPS TEAM



Patrocinadores oficiales

Concesionarios Oficiales



Compitiendo duro.

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

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

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

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

OPEL SPORT

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.

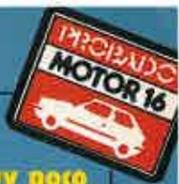
Desafiante, domina el espacio ofreciendo la máxima habitabilidad. Con una calidad que se manifiesta en opciones como el aire acondicionado, la dirección asistida, y el sistema de frenos ABS. RENAULT 19. Un auténtico "enfant terrible", que no se detiene ante nada.

RENAULT 19



FIAT UNO 60 S

CAMBIO RADICAL



La gama Fiat Uno que se presenta totalmente renovada, muy poco tiene que ver con la anterior serie. Una carrocería más moderna, interiores mucho mejor cuidados y unos motores más actuales son las características que mejor definen a los Uno del 90. La versión que nos ocupa en esta ocasión tiene el interés de presentar un motor Fire de 1.108 centímetros cúbicos, que con unas prestaciones muy honestas tiene a su favor unos consumos muy ajustados.

CUANDO Fiat se decidió a actualizar su modelo más popular, el Uno, no se limitó a realizarle un leve lavado de cara para que estuviese más acorde con las tendencias que mandan hoy en día en el mundo del automóvil. Atacó el asunto de lleno, y el resultado es que ahora nos encontramos con un coche totalmente nuevo, con una carrocería muy cambiada, con una imagen que muy poco tiene que ver con la de su predecesor, teniendo ahora mucho más parecido con el Tipo, del que hereda muchos rasgos, interiores totalmente renovados y nuevos motores, que completan una amplia y atractiva gama.

MECANICA ***

El abanico de motores disponible en la nueva gama Fiat Uno va desde el modesto y económico 999 centímetros cúbicos hasta el de 1.372 turbo alimentado, además de una versión diesel de 1.697 centímetros cúbicos. La mecánica que nos ocupa en esta ocasión es una de las novedades más importantes de la nueva serie. Se trata de un motor Fire de 1.100 centímetros cúbicos de 57 caballos de potencia, que se utiliza por primera vez en el pequeño Fiat y que impulsará a los Uno 60, sustituyendo en esta versión al motor de 1.116 centímetros cúbicos y 58 caballos.

Una de las características más importantes de este motor Fire son sus con-

sumos ajustados y su bajo mantenimiento, haciendo del Uno 60 un vehículo especialmente indicado para un uso eminentemente urbano, donde se desenvuelve a la perfección. A la hora de utilizarlo por carretera se ve agravado por una caja de cambios no muy bien resuelta. Por un lado tenemos una quinta velocidad muy larga, que nos obliga a pasar a cuarta cada vez que nos tengamos que enfrentar a cualquier pendiente que nos encontremos. Para darnos cuenta de lo larga que resulta esta relación, baste decir que en la mayoría de los casos la velocidad máxima la coge en cuarta. Por otro lado, circulando por carreteras de montaña nos encontramos con un enorme salto entre la segunda y la tercera velocidad. Esto hace que a la hora de abordar curvas nos surja la duda de qué velocidad

insertar, si introducimos la segunda el motor se sube a tope de revoluciones y, por contra, si nos decidimos por la tercera, nos encontramos sin potencia a la salida del viraje. Otra cosa criticable del cambio es el selector, que se muestra muy duro además de impreciso, esto hace sobre todo que a la hora de insertar la segunda y la quinta tengamos que estar buscándolas, lo que se traduce en un manejo lento de la palanca. También decir, en este sentido, que a medida que se calienta el aceite de la caja de cambios, el selector se vuelve más duro.

El resto de apartados mecánicos no ha experimentado cambios. El sistema de frenos es muy eficaz, aguantando sin problema un uso prolongado del pedal. Las suspensiones, por su parte, tal como corresponde al vehículo de que se trata son blandas, pensadas para proporcionar un buen confort de marcha.

Esto hace que en los virajes abordados a buena velocidad se produzca un balanceo excesivo de la carrocería, que en ningún momento resulta peligroso, ya que el coche tiene unos límites altos de seguridad, límites a los que ningún conductor llegará en condiciones normales de uso. La dirección, por su parte, tiene un buen tacto y una dureza adecuada, permitiendo mover el volante de un extremo a otro sin dificultad, incluso con el coche parado.

COMPORTAMIENTO ***

Teniendo en cuenta la configuración del Fiat Uno donde mejor se desenvuelve es en ciudad, aquí da muestras de unas condiciones urbanas envidiables gracias a su buena manejabilidad y maniobrabilidad, apoyado por un tamaño adecuado que le permite aprovechar aparcamientos que para coches más grandes son inservibles.

En carretera se ve perjudicado por la caja de cambios, que junto a la limitada potencia de 57 caballos del motor de 1.108 centímetros cúbicos implica que los adelantamientos los tengamos que realizar sólo en condiciones muy favorables. En carreteras viradas a pesar de los tarados blandos de las suspensiones el coche tiene un buen comportamiento y sólo circulando al límite de sus posibilidades es cuando aparece la típica reacción de un vehículo de tracción delantera y el morro tiende a seguir recto en las curvas, llegado a este extremo con sólo dejar de acelerar y mover el volante hacia el interior el coche solo

VIRTUDES

- Consumos
- Habitabilidad
- Mejora del conjunto en general

DEFECTOS

- Selector de cambio
- Quinta excesivamente larga
- Escaso equipamiento

PRECIO EN LA CALLE:
1.219.159 ptas.

DATOS DE COMPRA

Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana, 78. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 83 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.108 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 1, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: 1 carburador. Compresión: 9,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Potencia máxima: 57 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 9,1 mkg a 2.900 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 7,03 km/h; 2.ª, 13,3 km/h; 3.ª, 20,4 km/h; 4.ª, 28,2 km/h; 5.ª, 35,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION. Tipo: De cremallera. Vueltas de volante: 4. Diámetro de giro: 9,4 m.

FRENOS. Sistema: Discos/tambores.

SUSENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

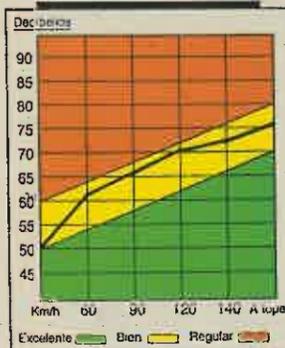
RUEDAS. Llantas: 4,50 Bx13 pulgadas. Neumáticos: 155/70 R 13 S.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 795 kg. Capacidad depósito: 42 l.

PRESTACIONES

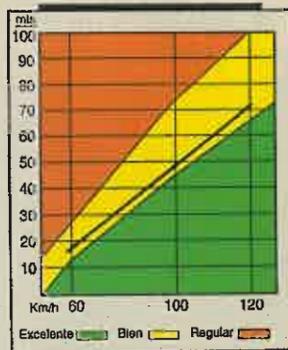
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	157
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	36,3
De 0 a 100 km/h	14,9
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,1
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,8
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	38,3
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	43,3
De 80 a 120 km/h en 4.ª	16,5
De 80 a 120 km/h en 5.ª	22,1

SONORIDAD



Al ralentí: 50,2. A 60 km/h: 62,3. A 90 km/h: 66,4. A 120 km/h: 70,6. A 140 km/h: 72,2. A tope: 75,7. Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 18,5. A 100 km/h: 49,5. A 120 km/h: 71,8.

CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
A 28,9 km/h de promedio	7,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,1
En conducción rápida	8,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,4
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	6,64
Capacidad depósito comb.	42
Autonomía media	532

EQUIPAMIENTO

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



vuelve a la trayectoria correcta. Aquí en carreteras de montaña debido a lo lento que resulta manejar el selector del cambio y el salto que hay entre la segunda y la tercera velocidad es difícil sacarle el máximo rendimiento.



El motor Fire 1.108 es novedad en la gama. Tiene unos consumos muy ajustados.

Por lo demás, el pequeño motor Fire que impulsa al Fiat Uno 60 S permite obtener unas prestaciones honestas y mantener una velocidad de cruceo buena con lo que realizar viajes largos no supone inconveniente, más si éstos se realizan por carreteras de tipo redia.

CARROCERIA ***

El diseño de la carrocería de la gama Fiat Uno es totalmente nuevo y muy poco o nada conserva de su predecesor, resultando mucho más atractiva y moderna. El frontal cuenta ahora con una rejilla muy similar a la del Tipo, del mismo color que la carrocería. Los faros siguiendo las tendencias actuales son ahora más pequeños y los parachoques más grandes. La trasera también está muy modificada y cuenta ahora con un portón de nueva factura, similar al del Tipo, con un mejor sistema de apertura. La adopción de esta nueva puerta trasera mucho menos recta que la anterior ha permitido un ligero aumento de la capacidad de carga del maletero. Por lo demás los grupos óp-

El nuevo Fiat Uno tiene un diseño de carrocería moderno y actual, que nos recuerda mucho al Tipo. Es un coche que tiene un comportamiento muy noble y una habitabilidad muy buena.



ticos y los parachoques son más grandes. Otra novedad son los embellecedores de las ruedas, con modelos exclusivos para cada versión. Todos estos cambios además de conferirle una imagen mucho más moderna contribuyen a conseguir un mejor coeficiente aerodinámico, que se ve reflejado en una mayor velocidad punta y unos consumos mucho más ajustados.

El interior también está muy renovado, tanto que se parece muy poco al que conocíamos hasta ahora en los Fiat Uno. En la nueva gama es mucho más moderno y racional. Los asientos son más confortables y tienen una mejor sujeción lateral, además están tapizados con tejidos nuevos, al igual que los guarnecidos de las puertas. El salpicadero, por su parte, está realizado con materiales de mucha mejor calidad y tiene una distribución mucho más lógica y funcional; los mandos de la calefacción están más a mano y el cenicero ya no está como antes a la vista, sino que tiene una tapa y va integrado en el salpicadero.

El cuadro de instrumentos es totalmente nuevo, el de la versión que nos ocupa en esta ocasión es muy sencillo y cuenta con lo imprescindible, aunque, eso sí, gracias al buen tamaño de los indicadores la lectura es muy rápida y fácil. Algo que hay que agradecer a Fiat es que haya decidido volver a los

tradicionales mandos de los intermitentes, luces y limpiaparabrisas debajo del volante, en la columna de la dirección en vez de haber continuado con los satélites situados a ambos lados del cuadro de instrumentos que resultaban difíciles y lentos de accionar. En definitiva, los Fiat Uno más modernos resultan, sin ningún género de dudas, mucho más confortables y agradables de conducir que la antigua serie.

Por lo que a espacio interior se refiere, la nueva gama sigue teniendo un habitáculo realmente generoso, que lo coloca como uno de los más amplios de su clase.



Destacan los embellecedores de ruedas. Cada versión tiene un diseño exclusivo.



En la nueva gama Fiat hay que destacar el salpicadero de nueva factura, mucho más atractivo y funcional, y el cuadro de instrumentos.



Los asientos cuentan con nuevos tejidos. Ahora sujetan mejor. El espacio interior sigue siendo igual de amplio que antes.

FRENTE A SUS RIVALES

Los nuevos Fiat Uno, al igual que le sucedía a sus predecesores, tienen que luchar duro para hacerse un hueco en un sector en el que la competencia es feroz. El Uno 60 S, si tenemos en cuenta su precio y prestaciones de su motor, tenemos que enfrentarle directamente con el Citroën AX 11 TRE, que tiene un precio inferior, pero el modelo italiano le supera ampliamente en habitabilidad y capacidad de maletero. Otro rival es el Ford Fiesta C con carrocería de tres puertas y motor de 1,1 litros, que al igual que le sucede al Uno tiene una carrocería moderna, aunque con un precio inferior; el Uno aquí también es superior en lo que a espacio se refiere. El Opel Corsa, que también entra por pleno derecho en esta lucha, tiene un precio muy similar al del Uno, aunque en su contra hay que decir que es más pequeño y tiene un diseño ya muy veterano. Peugeot en esta guerra entra con el 205 GL, que a pesar de que cuesta algo menos tiene el hándicap de contar con una caja de cambios de cuatro relaciones. Otro rival del Fiat Uno 60

es el Renault 5 TL, el modelo de la marca francesa tiene a su favor un precio inferior, un buen acabado, pero el italiano vuelve a vencer en el apartado habitabilidad y maletero. El coche que

más se asemeja al Uno es el Seat Ibiza, que cuenta con un espacio interior muy similar, en este caso tendríamos que fijarnos en el 1.2, que tiene un motor algo más potente y un precio un poco más bajo. Y, por último, de los coches que se comercializan en nuestro país nos quedaría enfrentarle con el Volkswagen Polo Coupé CL, que tiene un rendimiento similar y un precio algo más barato, pero el Fiat en este caso vuelve a jugar a su favor con un espacio mayor.

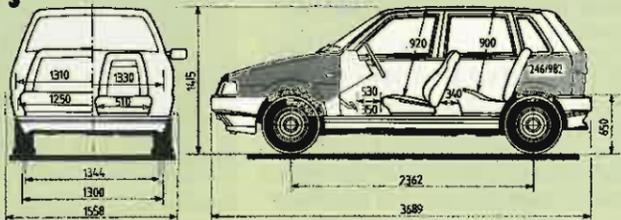
Después de analizar todo esto podemos sacar una conclusión, el Fiat Uno, que al presentarse totalmente renovado podríamos considerarlo un coche nuevo, con una habitabilidad a su favor muy buena, un acabado muy mejorado y unas prestaciones muy honestas, es una de las opciones más equilibradas.

Manuel Madrid

Fotos: Santiago Ibáñez

Motor 16 El Fiat Uno es especialmente recomendado para circular por ciudad. Es un vehículo que gusta a una clientela eminentemente joven, que ve en este coche un automóvil ideal para realizar cortos desplazamientos. Su gran baza la juegan sus consumos muy ajustados y su buena habitabilidad. Ahora, con el cambio radical a que Fiat le ha sometido, nos encontramos con un coche totalmente nuevo, con una carrocería moderna, atractiva y actual que, sin duda, le va a servir para ganarse nuevos adeptos, de eso tenemos constancia, pues mientras duró nuestra prueba pudimos constatar una excelente aceptación por parte de la gente que lo veía donde lo aparcábamos.

FIAT UNO 60 S



FIAT UNO 60 S 1.219.159 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.108 c.c. Potencia: 57 CV a 5.800 rpm. Peso: 795 kg. Velocidad máxima: 157 km/h. Consumo medio ponderado: 6,64 l/100 km. Capacidad del maletero: 246/982 l.

CITROËN AX 11 TRE 1.099.587 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.124 c.c. Potencia: 55 CV a 5.800 rpm. Peso: 645 kg. V. máxima: 157 km/h. Consumo medio ponderado: 6,3 l/100 km. Capacidad del maletero: 185/718 l.

FORD FIESTA C 1.1 1.067.688 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.097 c.c. Potencia: 55 CV a 5.200 rpm. Peso: 785 kg. V. máxima: 144 km/h. Consumo medio ponderado: 6,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 194/594 l.

OPEL CORSA SWING 1.2 1.294.069 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.196 c.c. Potencia: 55 CV a 5.600 rpm. Peso: 735 kg. V. máxima: 148 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 200/749 l.

PEUGEOT 205 GL 1.210.705 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.124 c.c. Potencia: 55 CV a 5.800 rpm. Peso: 765 kg. V. máxima: 155 km/h. Consumo medio ponderado: 6,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 264/797 l.

R-5 TL 1.117.249 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.237 c.c. Potencia: 55 CV a 5.250 rpm. Peso: 735 kg. V. máxima: 148 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 240/738 l.

SEAT IBIZA SPECIAL 1.2 1.102.905 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.193 c.c. Potencia: 63 CV a 5.800 rpm. Peso: 905 kg. V. máxima: 152 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 248/910 l.

VW POLO COUPE CL 1.188.993 plus.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delanteras. Cilindrada: 1.272 c.c. Potencia: 55 CV a 5.400 rpm. Peso: 700 kg. V. máxima: 155 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 210/860 l.

HONDA CIVIC 1.6i 16

CIUDADANO DEPORTIVO

A partir de esta semana van a comenzar las primeras entregas de los cien Honda Civic 1.6i 16 que corresponden al cupo de la firma japonesa este año. El precio del coche será de 2.685.000 pesetas, Iva y matriculación incluidos, y todo indica que los coches van a ser rápidamente absorbidos por el mercado. El modelo puesto a la venta en España comporta todos los extras disponibles y se ofrece en cuatro diferentes colores: rojo, blanco, negro y gris metalizado, este último sin sobrepeso alguno.

Es este el Civic de la cuarta generación en el que la carrocería ha sido rediseñada aunque dentro de la línea Hatchback, que se introdujo en 1972. Ahora es más baja y ancha, y el conjunto resulta agradable a la vista. El corazón del Civic es el motor de 1.600 c.c., dieciséis válvulas, inyección electrónica programada PGM-FI, y doble árbol de levas en cabeza. Este cuatro cilindros rinde una potencia de 130 caballos a 6.800 revoluciones. El cambio es de cinco velocidades, lleva cuatro discos de freno, ventilados los delanteros, y sus suspensiones independientes son del sistema DW, es decir Double Wishbone, lo que le confiere cuida constante. Digamos finalmente que la chapa de la carrocería comporta un trata-

miento anticorrosivo, mientras que las zonas de mayor esfuerzo están reforzadas con aleaciones de hierro, níquel y zinc.

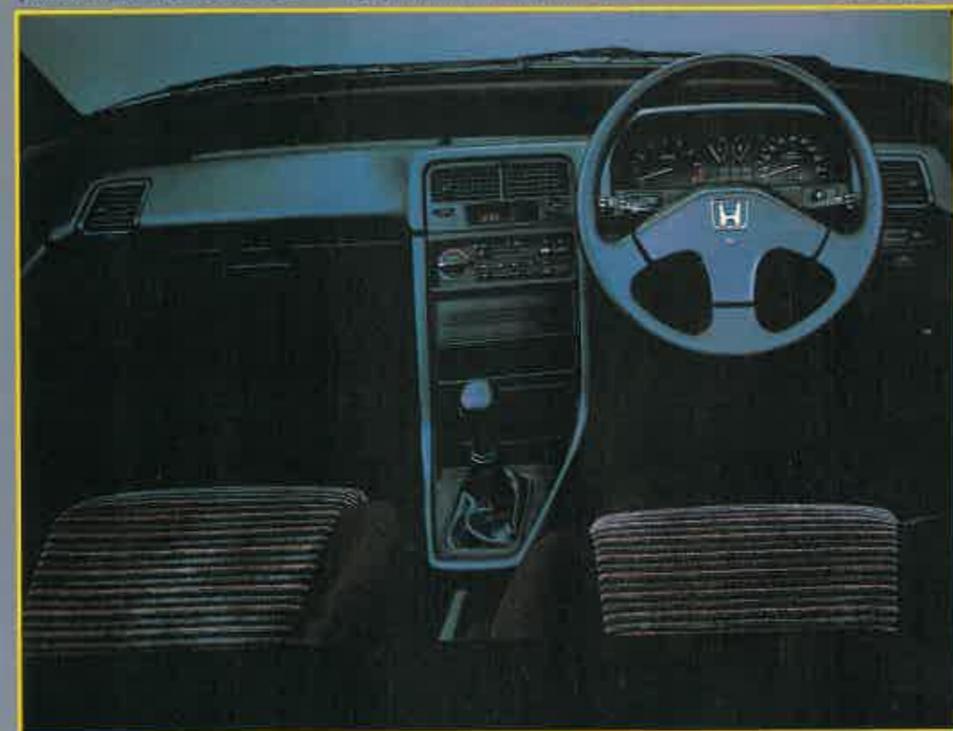
El interior es uno de los puntos fuertes del coche. Cui-

dado como los japoneses están haciendo en los últimos tiempos, es agradable y acogedor y, naturalmente, repleto de testigos y mandos tal como corresponde a su nivel de equipamiento, el máximo que

ofrece la casa madre en este modelo. En este apartado cabe citar la presencia del aire acondicionado, elevavolantes eléctricos, retrovisores con regulación eléctrica, volante regulable, etc.

Así pues, este compacto y brioso japonés va a luchar desde ahora en el mercado español con unos rivales que ya conoce en Europa: los Golf Gti 16v, Opel Gsi 2.0, Peugeot 309 Gti y Ford Scott RS turbo, y con sus primos Nissan y Mazda. Un match en la cumbre de los medianos musculosos.

J.L. Aznar



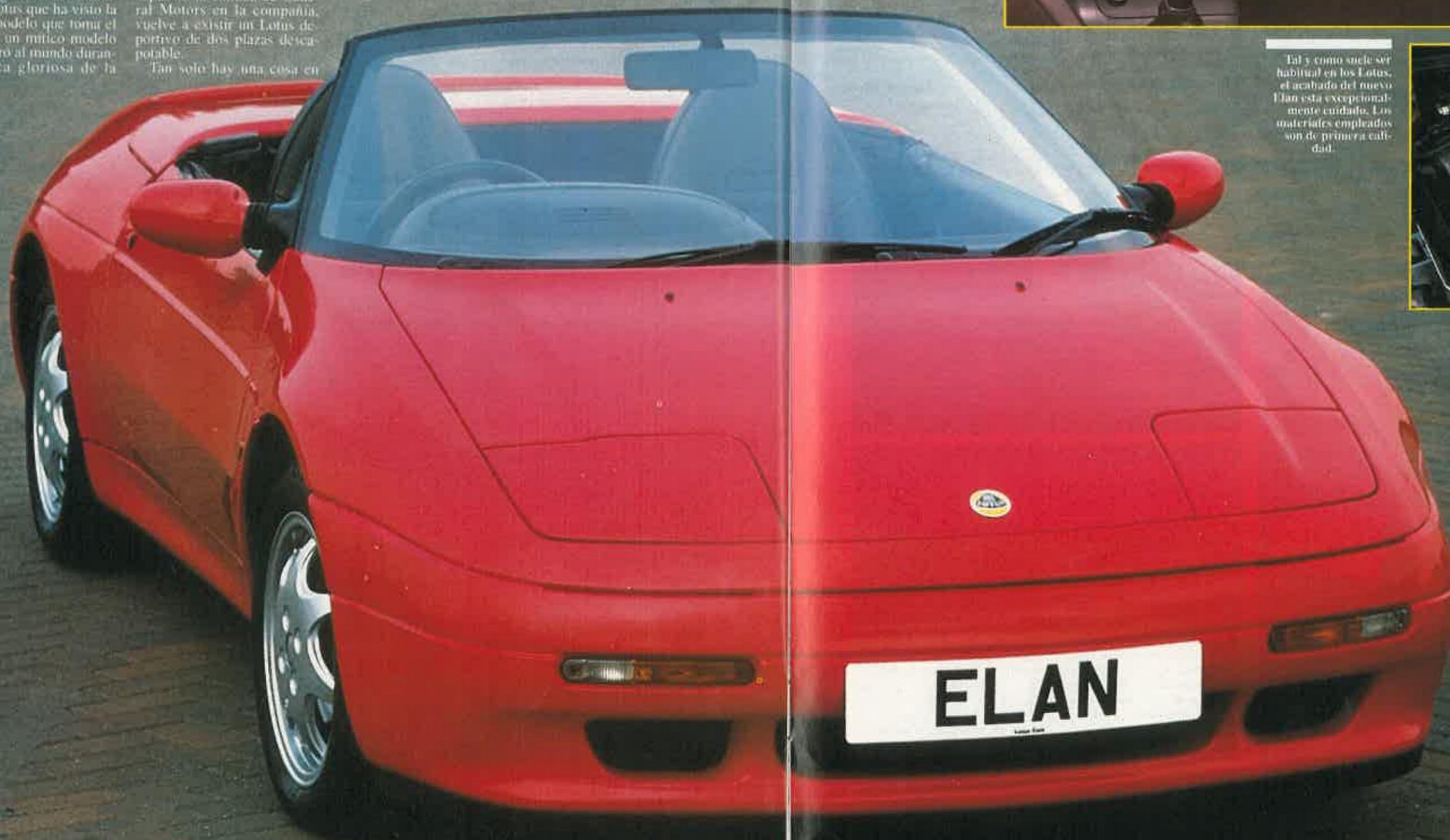
NUEVO LOTUS ELAN

EL SUEÑO DE CHAPMAN

Si Colin Chapman viviese, se sentiría orgulloso del último Lotus que ha visto la luz. Este modelo que toma el nombre de un mítico modelo que asombró al mundo durante la época gloriosa de la

marca. Ahora, gracias a la inyección económica que ha supuesto la entrada de General Motors en la compañía, vuelve a existir un Lotus deportivo de dos plazas descapotable.

Tan solo hay una cosa en



Tal y como suele ser habitual en los Lotus, el acabado del nuevo Elan está excepcionalmente cuidado. Los materiales empleados son de primera calidad.



Nº 1



común entre el actual Elan y su antecesor: su carácter. Por lo demás no hay ninguna coincidencia ni de tipo técnico ni estético.

Mecánicamente, el coche pasa de ser de motor delantero y tracción trasera, a motor delantero transversal y tracción delantera.

La estructura del coche también ha variado sustancialmente. Aquel peculiar chasis compuesto de un túnel central extremadamente rígido, con un subchasis delante y detrás para los anclajes de las suspensiones, ha dado paso a un chasis conformado por un túnel central semejante a aquel, pero con una plataforma que aumenta la rigidez de todo el conjunto.

La carrocería toma la idea de la original, pero con unas líneas muy modernas y bien armonizadas. Como ya decíamos, se trata de un dos pla-



zas descapotable que disfruta de un excelente coeficiente de penetración aerodinámica. Aunque los primeros estudios anunciaban un Cx de 0,32 una vez concluido totalmente el coche, los estudios en el túnel de viento han arrojado un Cx de 0,34. De todas formas, lo más destacable de esta carrocería, es su técnica de fabricación, denominada VARI. Este proceso lo aplican a un fibra, suministrada en exclusiva por una compañía norteamericana, que se moldea a una temperatura de 55 grados, con lo cual se consiguen unas formas muy atrevidas. Este proceso desarrollado íntegramente por Lotus tiene como grandes ventajas una gran rigidez y ligereza.

Queda hablar de otro de los puntos interesantes de este nuevo Elan: El motor. No se trata de ningún motor superpotente, sino de un sofisticado

cuatro cilindros de 1.600 centímetros cúbicos, con cuatro válvulas por cilindro. Este motor se emplea en dos versiones: una atmosférica y otra sobrealimentada con un turbo compresor e intercooler. El desarrollo de este motor ha sido realizado conjuntamente con Isuzu, e incorpora los últimos adelantos de la electrónica en este campo. En la versión atmosférica desarrolla 130 caballos, mientras que el motor turbo llega a los 165 caballos. Dada la gran ligereza de este coche, las prestaciones son de primera fila. Mientras que el atmosférico roza los doscientos kilómetros por hora, el SE alcanza con toda facilidad los 220. Por otra parte, los consumos están en cifras que hacen temblar a los supereconómicos, puesto que el fabricante anuncia unas cifras que raramente sobrepasan los diez li-



tros cada cien kilómetros, lo cual es admirable para vehículos que rondan los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima.

Como buen Lotus, el comportamiento de este Elan es de primera fila. Esto se debe al profundo estudio de suspensiones que han realizado los técnicos. Un sistema de doble triángulo en el eje delantero con los anclajes inferiores apoyados en la columna central del chasis. Detrás se recurre a un sistema de

triángulo inferior y barra de reacción que permite un comportamiento impecable.

Este Elan se fabrica en la planta de Hethel salvo el motor que se fabrica íntegramente en la planta de Isuzu en Hokkaido.

El Elan comienza su andadura en estos días y no tardará mucho en llegar a España. Es posible que el próximo verano los primeros Elan lleguen a nuestro mercado a un precio que se puede estimar en torno a 7.500.000 pesetas.

FICHA TÉCNICA

	ELAN	ELAN SE
MOTOR		
Disposición	Delantero trans.	Delantero trans.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.588	1.588
Árbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección	Inyección y turbo
Potencia máxima (CV/gpm)	130/7.200	165/6.600
Par máximo (mkg/gpm)	14.5/4.200	20.4/4.200
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
FRENOS		
Sistema	Disco vent/Disco	Disco vent/Disco
DIRECCIÓN		
Sistema	Columna	Columna Servo
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (Kg)	997	1.020
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Velocidad máxima	196	220
Acceleración 0-100 km/h (seg)	6,2	7,2
Consumo (l/100 km)	6,9	6,7
A 120 km/h	8,0	8,9

EN MARTE



LOS TOYOTA DEL 90

ABRIMOS LA CAJA DE SORPRESAS

En las últimas exposiciones, los «concept car» mostraban la evolución de la técnica, tracciones complejas y completas, suspensiones inteligentes, ruedas directrices... poco espacio quedaba para las versiones deportivas. Sin embargo, en el XXVIII Salón de Tokio, el lugar de honor de Toyota lo ocupará un «concept car» deportivo: el 4.500 GT.

Lo primero que llama la atención es su línea en cola

truncada, estilo «bala». Con este estilo, se logra un coeficiente de penetración aerodinámica ($C_x=0,29$) más que destacable.

Inmediatamente después de verlo, tuvimos unas ganas irrefrenables de conducirlo en pista y experimentar las sensaciones al volante de este coche diferente, con su caja de seis velocidades y motor de 6,5 litros y 300 caballos de potencia.

El interior está tapizado en cuero y al sentarnos en sus asientos negros, situados muy cerca del suelo, nos sentimos sumergidos en un verdadero proyectil. La gran longitud del morro, donde se aloja el impresionante motor de 8 cilindros en V, nos hace sentir aún más lejos del mundo exterior.

La caja de cambios de seis relaciones nos plantea algunos problemas y necesitamos un par de vueltas para hacernos a sus dificultades. Recuerda más a la caja de un prototipo que a la de un

coche de serie y hay que tratarla con energía, pero sin brusquedades. El ruido es embriagador.

Los datos de potencia y par máximo no nos llaman la atención. Hay en el mercado otros deportivos de menor cubicaje que igualan e incluso superan tales valores. Sin embargo, las aceleraciones del Toyota cortan el aliento, pese a que aún es un coche experimental del que los ingenieros esperan obtener mejores resultados.

Es interesante destacar algunos aspectos técnicos que caracterizan al 4.500 GT y que nos acercan al mundo de los coches del siglo XXI.

El parabrisas delantero no utiliza viseras, sino un sistema que permite oscurecer la parte superior por medio de elementos electrónicos, con un mando en el salpicadero. Otros elementos curiosos son el limpiaparabrisas aerodinámico, que se pega más al cristal cuanto más elevada es la velocidad

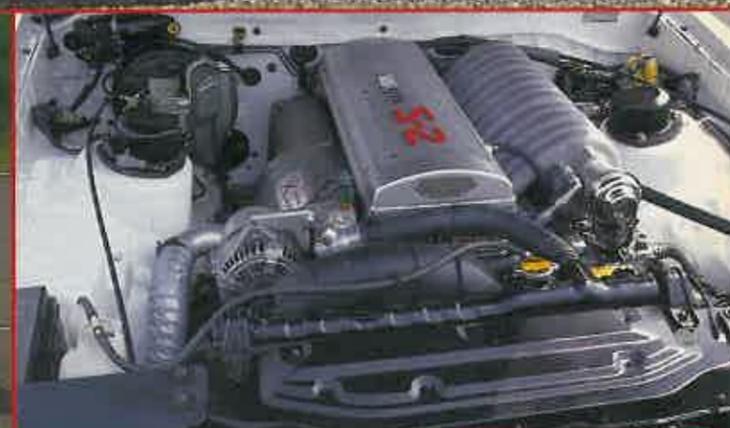
del vehículo, o las toberas aerodinámicas, que eliminan las gotas de agua sobre los espejos retrovisores.

Toyota no se ha olvidado de la seguridad en un coche que podrá superar los 300 kilómetros por hora. Para ello, ha equipado al 4.500 GT con una doble bolsa de aire «air-bag» para conductor y acompañante. Los cinturones de seguridad están montados como parte integrante de los asientos y testigos luminosos en el cuadro

de instrumentos advierten cuando la presión de los neumáticos es insuficiente.

En cuanto a la parte mecánica, Toyota ha logrado un reparto de pesos 50/50, para lograr un perfecto equilibrio y aumentar la estabilidad. Ha creado un sistema de suspensiones variables, mandado por elementos piezoeléctricos de gran precisión y escasisimo tiempo de respuesta.

El motor está formado por dos bloques de cuatro



El Toyota 4.500 GT tiene la agresividad de los buenos deportivos. Su forma es muy aerodinámica y permite alcanzar los 300 por hora.

Contundente, agresivo, el Toyota 4.500 GT descubre las claves de un deportivo de verdad, de un rival a la altura de las máquinas europeas.

El Toyota Supra S2 XV de la prueba. Este modelo revolucionario por su motor, tiene 240 caballos de potencia.

Una sorpresa. La mecánica de ciclo de dos tiempos que los técnicos de la marca japonesa han puesto a punto para un prototipo Supra.



Un familiar futurista, el Toyota Previa, un coche que va a romper muchos esquemas gracias a su motor central, un cuatro cilindros inclinado 75 grados, que resta muy poco volumen al espacio habitable.

cilindros cada uno, con culatas de cinco válvulas por cilindro.

La presentación de dos modelos con motores de dos tiempos nos cogió por sorpresa. Si bien todavía quedan algunos problemas por resolver, como el consumo de combustible, podemos decir que los modelos probados están ya muy cerca de la producción en serie. El objetivo que se ha planteado Toyota en la utilización de los motores de dos tiempos, es la consecución de berlinas de altas prestaciones, con mayores potencias. Los tradicionales problemas de este tipo de motores, como el consumo de aceite o los ruidos y vibraciones, han quedado resueltos en su totalidad.

La tecnología que Toyota ha experimentado en esta nueva generación de motores se basa en la que ha venido utilizando en los motores de cuatro válvulas por cilindro, turbo e inyección electrónica y encendido controlado por microprocesadores. Lo primero que sorprende es su velocidad de giro: el doble que un motor convencional de explosión. Esto se traduce en un valor

de par máximo muy elevado y por tanto en una gran facilidad de conducción. Las vibraciones han desaparecido.

En su estado actual de desarrollo, se obtienen 80 caballos por litro, un valor excelente, superior al de los motores de cuatro tiempos.

Tuvimos oportunidad de llevar a cabo una ligera toma de contacto con modelos equipados con estos nuevos motores. Concretamente, condujimos un Toyota Soarer (Supra en los mercados europeos) 3 litros, que desarrolla 240 caballos a 3.600 rpm y un par de 50 mkg a 2.800 rpm. El segundo coche probado fue un Crown, con motor de 2,5 litros diesel, con 100 caballos a 3.200 rpm y 29 mkg a 1.600 rpm.

En la pista, el motor de gasolina de dos tiempos se mostró extraordinario porque creemos que si no supiéramos de antemano que se trataba de un motor de dos tiempos, no nos daríamos cuenta. Lo que más nos sorprendió fue su facilidad para recuperarse desde velocidades intermedias. La unidad probada tenía un limitador de velocidad, que cor-

ría los 180 kilómetros por hora, sin gran esfuerzo, también mostró una excelente estabilidad para un coche de este estilo. Nos sorprendimos precisamente por su potencia y estabilidad.

La sorpresa dejó de serlo al abrir el capó en la zona de aparcamiento y encontramos solamente con el radiador, la batería y el resto de las piezas de mantenimiento periódico. El motor está en el centro del coche y podemos decir que pasa inadvertido. El motor central no eleva el plano del piso y se puede acceder a su interior sin escalones intermedios. Este detalle, de gran importancia, se debe a que el motor experimental L4 de 2,4 litros y 16 válvulas, es un 4 cilindros en línea, inclinado a 75 grados.

Los nuevos Celica, tanto el GT Four, como el Active Sports, nos esperaban en un circuito con dos horquillas, curvas en S largas y cortas y ninguna recta.

El GT Four es la evolución de los actuales Toyota que participan en el mundial de rallyes, con Carlos Sainz al volante. Nos sentimos entusiasmados al comprobar lo que es capaz el nuevo coche de la marca. Tras una vuelta de reconocimiento, pusimos los coches a prueba. Los 225 caballos del motor 2 litros y turbo, el más potente 2 litros de un coche de serie, empujan con brío y la estabilidad es impecable. El coche se agarra a la carretera como una ventosa y el reparto de peso al 50/50 le hacen muy fácil de controlar. En las curvas rápidas tomadas al límite, el eje trasero se desliza hacia afuera, iniciando un derrapaje muy fácil de controlar con el volante y acelerador en todos los casos.

La versión Active Sports, equipada con un sistema de suspensiones activas, es más confortable para los pasajeros. El motor de este modelo, atmosférico, es menos potente: 165 caballos y los 60 caballos menos se notan mucho al salir de las curvas. Equipado con un sistema de dirección a las 4 ruedas es mucho menos exigente para el conductor.

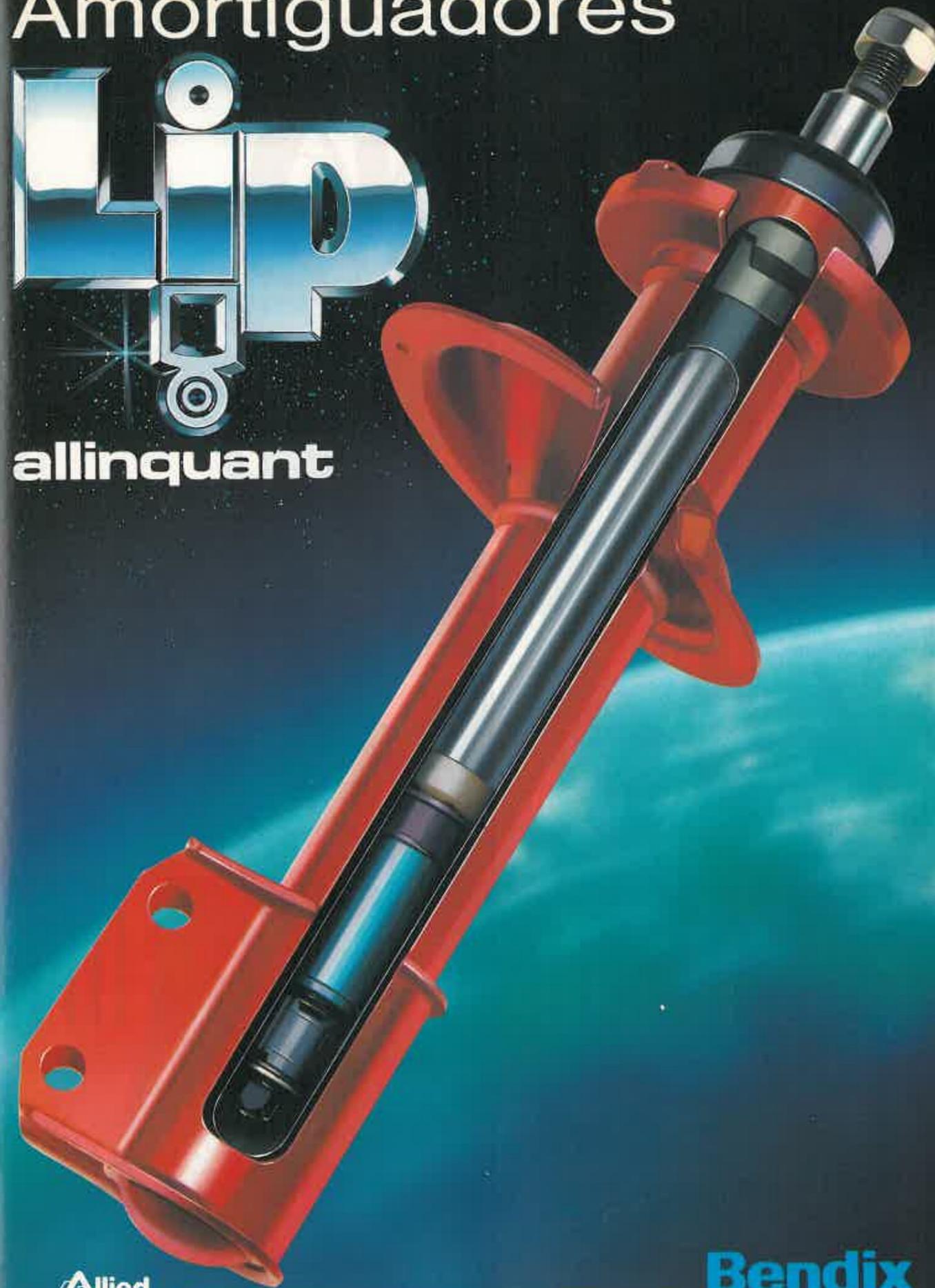
Al volante, el coche se mostró potente, alcanzando

Daniel Monteverde

Amortiguadores

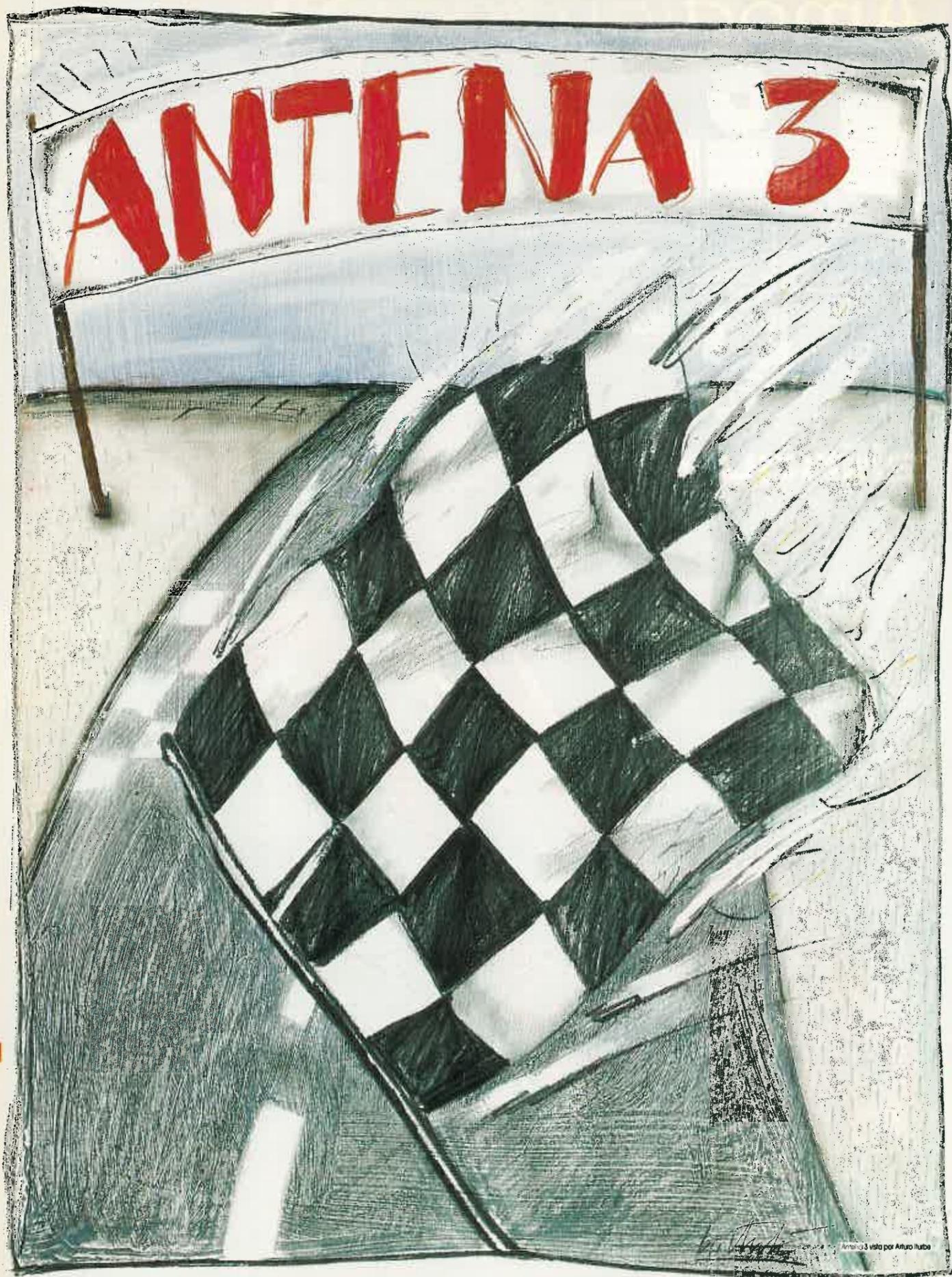


allinquant



Allied Signal

Bendix



MOTOR EN MARCHA

Preguntas.
Información.
Fórmula 1.
Situación del
mercado.
Desde la
competición al
concesionario.
Domingos a las 9.
Todo sobre
el motor.
En Antena 3.



Antonio Herrera

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA

RESPETEN LA LEY

HE pasado parte de mis vacaciones en Almería y vi algo que me llamó la atención, por lo que me he tomado la libertad de escribirles para darles un aviso, por irresponsables, a todos aquellos almerienses que en estas pasadas fiestas circulaban con su ciclomotor llevando a dos pasajeros, por no mencionar algunos casos en los que eran tres las personas que iban subidas en el ciclomotor de turno. No sé si esto será una práctica habitual en esta ciudad, pero de lo que no me cabe la menor duda es de que hay que terminar con esto cuanto antes. Y que conste que no quiero levantar ningún tipo de polémica referente a buscar un culpable.

J. M. Pérez
(Hospitalet de Llobregat)

OPINIONES

SOY un gran aficionado de los automóviles y últimamente me sabe a poco su revista, la encuentro algo vacía de contenido. Les pediría que publicasen alguna vez los precios y características técnicas de las furgonetas y furgones que se venden en España. Ya metidos en el tema de los furgones, de 1.000 a 2.000 kg, decir que poseo un Ebro F-275 para el reparto en venta ambulante por los pueblos de la montaña leonesa, una zona en la que los inviernos son muy duros al tener que circular por el hielo y nieve. Por este motivo llevo bastantes años esperando que salga al mer-

cado algún furgón 4 x 4. Hace un par de años, cuando Ebro-Nissan modificó las furgonetas, sacándoles medio metro de morro, tuvieron una ocasión para hacer una 4 x 4.

Por fin ha sido Citroën, quien ha dado primero, con la C-25 4 x 4, y después Fiat, con la Ducato (son idénticas salvo en la parte mecánica). No creo que sea tan complicado y costoso adaptar al eje trasero la tracción, sin sofisticaciones de diferenciales viscosos y demás, soluciones que son aplicables en competición. Los fabricantes se han dormido demasiado, no han hecho estudios de mercado sobre la demanda, cuando en realidad es una necesidad, que ahora, cuando el mercado está saturado de todo tipo de furgonetas, se deciden de una vez a producirlos con tracción a las cuatro ruedas.

La siguiente opinión es sobre el Renault 14, un coche mal entendido, tanto por los usuarios como por la propia Renault. Con un diseño «vivo», como rezaba su lema, una mecánica «nueva», y digo nueva porque los motores eran eso, modernos, del tipo «dovrin», eran prestados, claro por el grupo P. S. A. y a Renault no le gustó que tuviera éxito, cuando se ha demostrado que, por el contrario, han sido montados en los Visa, LNA, BX, 104, 205, 305, 309, etc., con unos resultados que a la vista están. La Renault prefirió no enterrar el motor tipo «sierra», un telar que funcionaba y ¡funciona! y no tenía capacidad para diseñar



Agenda

Del 17 al 23 de octubre

TELEVISION
● El domingo 22 de octubre, y dentro del programa Domingo deporte de la segunda cadena de TVE, se ofrecerá en directo el Gran Premio de Fórmula 1 de Japón desde el circuito de Suzuka.

AUTOMOVILISMO
● También el domingo 22, puntuable para el Campeonato Internacional de Fórmula 3000, se celebrará una prueba en el circuito francés de Dijón.
● Dentro del Campeonato de España de Rallyes se disputará el Rally Canarias el próximo día 22.
● El 22 del presente mes tendrá lugar el Rally Playa de Aro, puntuable para la Copa de España de Rallyes.

MOTOCICLISMO
● Los próximos 20 y 21 de octubre se celebrará el Raid Cataluña «Baix Ebre», que es puntuable para el Campeonato de España de la especialidad.
● El domingo 22 tendrá lugar el Rally Ciudad de Sevilla, prueba que se incluye en el Campeonato de España.
● Ese mismo día se disputará en Córdoba la subida cronometrada «Almodóvar».
● Por último, también el 22 se celebrarán en el circuito catalán de Calafat dentro del Campeonato Nacional de Velocidad, las pruebas correspondientes a 80, 125, 250 centímetros cúbicos y F2 y Superhikes.

uno nuevo, hasta hoy, después de 10 años del lanzamiento del R-14, que sacan el Energy para el R-19, un vehículo con diseño ¿estructural?, sí, muy bien; ahora se ve claramente que el 19 se parece mucho a la «carrocería» del 14, un coche al que no promocionaron ni deportivamente ni en el mercado con más versiones. Fue un diseño que marcó la pauta de los coches de los años 80, sin embargo, lo canibalizaron con el 11 y el 9 con los motores sierra, eso sí. ¡Qué pena de los 14, con lo «vivo» que eres!

Por fin, una cuestión de seguridad, es los intermitentes auxiliares que vienen instalados en las aletas delanteras de algunos vehículos, antes venían en casi todos. Hoy versiones deportivas, como el Citroën AX Sport, Peugeot 205 Rallye, BX GTI, etc., ni los Volkswagen Jetta, Seat Ibiza, Málaga y muchos más, que además llevan los delanteros empotrados en los paragolpes y no son visibles lateralmente, creo que tendrían que ser obligatorios por lo menos en los coches que de costado no se viesen los intermitentes principales, como se ven perfectamente en los que lo llevan en la arista de la aleta y junto al faro.

J. Miguel Moro
Aleje (León)

FORD, CON PROBLEMAS

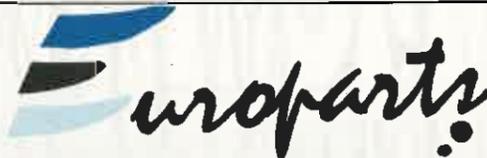
EN el pasado mes de enero adquirí un automóvil Ford Sierra Cosworth, confiado, entre otras cosas, en la recomendación de la revista que usted dirige. Apenas con dos mil kilómetros de rodaje, el automóvil comenzó a presentar todo tipo



de problemas. Se le cambiaron las válvulas y se le instaló el aire acondicionado, lo que agravó aún más la situación del coche y multiplicó los fallos.

En menos de un año, el automóvil ha pasado diez veces por el taller de reparación y desde mediados de junio está en Vaguada Auto sin que sepan cómo arreglarlo. Ni Ford España ni el concesionario quieren saber nada, comenzaron dando largas y concluyeron con el «Haga usted lo que quiera», tras el requerimiento de una carta notarial.

Crescencio Céspedes
(Madrid)



NUMERO UNO EN ACCESORIOS



al limite del accesorio

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

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

ASTURIAS
DELEGACION SUR
CORDOBA
GALICIA-LEON
BARCELONA
BURGOS
VITORIA

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

NUMERO 1 en USA

BEL-EURO-Vector 3
85.000 ptas.
12 % IVA incluido

NUMERO 1 en EUROPA

- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Instalación inmediata al mechero.
- 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: 91-275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:
Paseo de la Castellana, 40.
Madrid 28046. Teléfono: 91-275 45 47.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

EXPOSICION: MAV S.L.

Batalla del Salado, 16.
Tel.: 230 83 00. 28045 MADRID.

ANUNCIASE EN MOTOR 16 MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

BMW 735i

MODELO 1987
TODOS LOS EXTRAS
PERFECTO ESTADO

SE VENDE

Tel.: 4 07 27 00 EXT: 675 MADRID

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

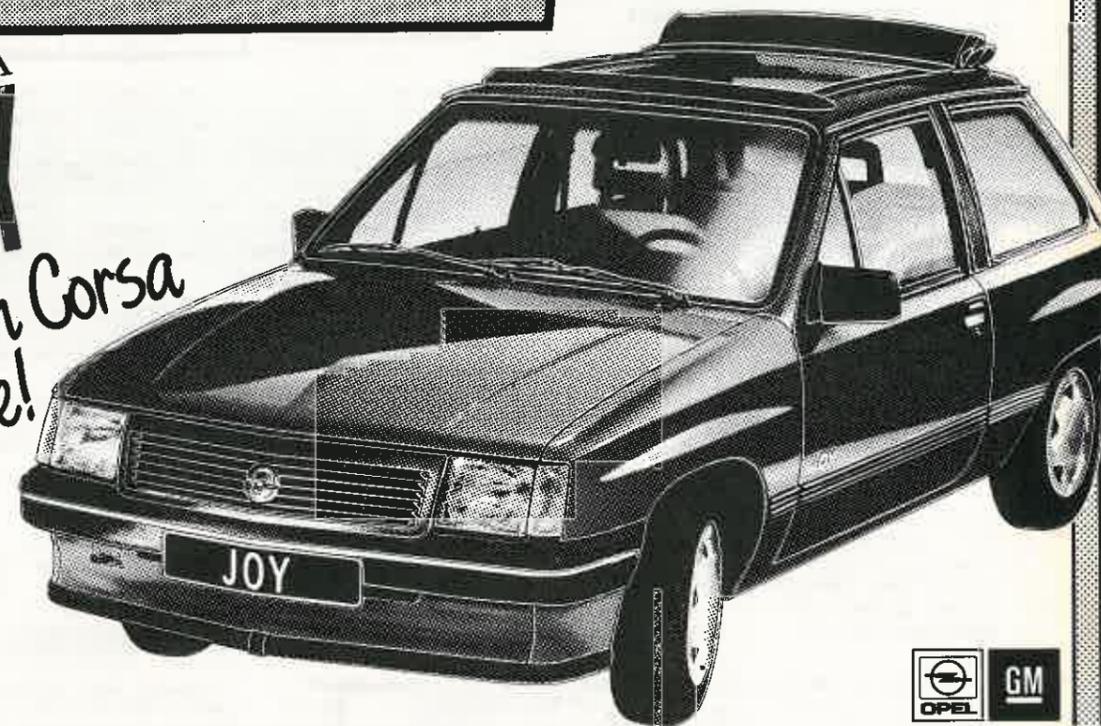
YAMOVIL:
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA
DON ALGODON 

ABSOLUTAMENTE
DE MODA



CORSA
JOY

¡Cielos... un Corsa
descapotable!



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

**AUTOMOVILES
HISPANO
ALEMAN, S.A.**

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

AUTOTODO, S.L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

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

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



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**



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



Recambios de Vehículos Americanos

C/ Velázquez, 111, bajo dcha.
Teléf.: 563 30 55 28006 MADRID

Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

MERCEDES 230 E, año 86, azul, 30.000 km, aut., A.A., techo, 3.650.000 ptas.
SUZUKI SJ 410, M-GR, rojo, perfecto estado, 18.000 km, 825.000 ptas. Transferido. Garantía 6 m.
LANCIA Delta H.F. Turbo,

año 87, seminuevo, 1.200.000 ptas.
LANCIA Thema, 87, grafito, full equipo, garantía 6 m., 2.300.000 ptas.
ALFA Romeo Spider año 89 rojo, 2.300.000 ptas.
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.
BMW 325i, aire, ABS, elevallas, seminuevo, blanco, 2.750.000 ptas.

BMW 323 i, año 84, A.A., llantas, alarma, 1.600.000 ptas.
BMW 628 CSI, rojo, año 84, 2.300.000 ptas. Facilidades.
RANGE Rover EFI, A.A., año 89, seminuevo, 3.700.000 ptas.
VOLVO 760 GLE, full equipo, 2.700.000 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.

MASTER CAR ¡¡compruebe!! Asegúrese de una gran compra y vea la diferencia de nuestros vehículos seminuevos, revisados, 140 puntos por maestros ingenieros con sus kilómetros reales (demostrables). 91/564 30 65.
MASTER CAR venta y asesoramiento. C/Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). 91/256 62 22.

MASTER CAR Mercedes serie (201) 190 E, 190 E 16 V, 190 diesel.
MASTER CAR Mercedes (serie 124), 230E, 260 E, 300 E, 200 D, 300 Diesel.

MASTER CAR, Mercedes (serie 126), 280 SE, 300 SE, 380, 420 SE, 500 SE.

MASTER CAR, empresa más recomendada por los servicios oficiales.

MASTER CAR, la mejor garantía del mercado nacional con el mejor servicio post venta.
DEPORTIVO Merce-

des 350 SLC, techo eléctrico, llantas, aire, terciopelo, etc. 2.550.000 ptas. Tel.: 564 30 65.

MERCEDES 380 SE, serie 126, capót sec, totalmente carrozado, full equipo, único, imprescindible verlo. 3.500.000 ptas. total, facilidades. Teléfono: 91/564 30 65, seminuevo, garantía 1 año. Piezas, mano obra, Master Car.

MASTER CAR todos modelos, BMW serie 3, serie 5, serie 6, serie 7.

VOLVO 760 GLE, como nuevo, cuero, todos los extras, antracita. 3.475.000. Garantía 1 año, piezas. Mano obra toda España. Master Car. Teléf.: 91/256 62 22.

BMW 735 IAL, cuero, 88, todos los extras, nuevo. 5.900.000. Master Car.

MASTER CAR, todos modelos de ocasión. Audi-Porsche. Teléf.:

91/564 30 65. **BMW 635 CSI**, deportivo, cuero, aire, llantas, todos extras, seminuevo. 2.975.000 ptas. Teléf.: 256 62 22. Master Car.

PARTICULAR Citroën CX 25 GTI Turbo 2. Año 87. 30.000 km. Full. Como nuevo. Teléfono c/ manos libres. Aire acondicionado. ABS. Radio cassette y ecualizador. Alarma. Mando a distancia 40 mt. Rojo. 2.650.000 pesetas. Teléfono: 91/534 71 60. Eduardo.

TRAMITES actuales para importar vehículos desde el Mercado Común. Conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375. Molina de Segura (30500) (Murcia). Telf.: 968/61 21 26 oficina.

VOLKSWAGEN Cabrio 1303 blanco metalizado capota azul (nuevo). Precioso e impecable. Varios extras. Telf.: 91/207 96 74 (noches).

PORSCHE 944 Targa rojo. Asientos, techo y espejos eléctricos. Llantas, radiocassette, cierre centralizado. 43.000 km. Impecable, finales 1986. Precio 4.300.000 ptas. Telf.: 435 06 89.

MERCEDES 190 16 válvulas. Aire acondicionado. Preparación Oettinger. Color gris grafito metalizado. Cierre centralizado. Ventanas y espejos eléctricos. Llantas. Radio cassette. 49.000 km. Impecable. Matrícula M-GN finales 1985. Precio 4.400.000. Telf. 435 06 44.

JEEP Cherokee Limited modelo 1990. Nuevo color negro. Motor 4.000 c.c. Gasolina. 180 CV. Aire acondicionado. Cuero asientos. Ventana y cierre eléctrico. Precio 5.400.000. Telf.: 435 09 02.

VENDO Ferrari Testarosa semi-nuevo. Telf.: 965/28 30 54 28 28 76.

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE
Teléfono:

22.000.000 pts. Carlos Valderrey.
KART 100 c.c. Birel Sirio. 180.000 ptas. Telf.: 93/692 18 24.
PARTICULAR vende Mercedes 280 CE gris oscuro metálico. 55.000 km. 1985. 20 extras.
MERCEDES 500 SE 1982. Acondicionado. ABS. Llantas AMG. Unico. 2.000.000 pts. Teléfono: 97 33 142 00 62 66.
OPEL Corsa TR 4p LS. Blanco. BA-I. Varios extras. Garantía 12 meses. Sr. Pain. Concesionario oficial Seat. Telf.: 924/31 97 60. Apdo. 390. Mérida.



DISTRIBUIDOR PARA MADRID

RALLYE MANZANARES

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.



NOTA IMPORTANTE

Si paga + = Abuso
Si paga - = Riesgo
Pague lo Justo = Master Car

Master Car
AUTOMOVILES IMPORTACION

Tlf.: 256 62 22-83 82
91 563 30 21-29 61

VENTAJAS:

- Financiamos hasta 60 meses mínimo interés.
- Garantía hasta 24 meses en Servicios Oficiales.
- Tenemos la mejor solución para su vehículo.
- Más de 200 vehículos.
- Especialistas en automóviles con pocos kms.
- Asesoramiento profesional sin compromiso.
- Matriculas blancas definitivas.

- Por calidad.
- Por seriedad.
- Por precio justo.
- Por servicio post-venta.

El mes de septiembre, récord de ventas. Este mes regalamos abrigo de piel zorro a los 15 primeros

MASTER CAR VENDE MAS

Somos exigentes porque usted es nuestra mejor publicidad.

Semanalmente las mejores ofertas. Vehículos revisados, 140 puntos, por maestros ingenieros propios.
C/ Martínez Izquierdo, 66 (Metro Parque de las Avenidas). Abrimos sábado tarde y domingo mañana.
C/ Víctor de la Serna-8-10 (Metro Concha Espina).

Carvan, S.A. Servicio Oficial

ARGÜELLES

TODA LA GAMA FORD

Y LAS MEJORES OCASIONES

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

Valderribas Motor S.A.
C/ Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf. 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

AUTOMOVILES ALTO 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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

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

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono Firma:

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.

PARTICULAR: VENDO R-5 GTL

Muy buen estado,
radio, único dueño,
siempre garaje,
225.000 ptas. Lla-
mar tardes, Tel.:
564 06 82.

INOCENTI DE TOMASO

Motor a estrenar,
radiocassette, llantas
de aleación. Telf.:
(91) 556 00 40. Sra.
Begoña. Horas
oficina. ¡Gran
oportunidad!

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

LAJUNTA DE
1.300 MIEMBROS

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

TOYOTA CAMRY 2.0 GLI 16V. 3.095.000
TOYOTA LAND CRUISER L 170.
Turbo D, kit cromados, elevallunas eléc. 3.375.000
TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equip 4.089.000
TOYOTA SUPRA. Full equip 5.669.000
LAND CRUISER STATION WAGON TD
(Turbo Diesel). Full equip 5.800.000
TOYOTA SUPRA TARGA. Full equip 5.985.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.

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



TOYOTA • MAZDA
MITSUBISHI

1 AÑO
GARANTIA

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

MERCEDES 300 Die-
sel tipo 123. Acondi-
cionado. Extras.
750.000 pts. Telf.:
07 33 146 05 42.

MERCEDES 300 SE
1987. Aire acondi-
cionado, cuero, etc.
Como nuevo. 40.000
km. 3.950.000. Telf.:
07 33 146 05 42 11.

VENDO Suzuki Samu-
rai rojo con siete meses
V-CV. Extras. 900.000.
Telf.: 123 32 57.

FORD Sierra 2.0 IS
7/87. Blanco A.A., Te-
cho, Dir. asistida,
47.000 km. Perfecto
estado. Radio. Precio
1.700.000. Telf.:
431 66 40. Horas ofici-
na.

PARTICULAR vende
cambia Mercedes 450
SLC año 81. Seminue-
vo. 985/25 76 98.

COSWORTH vende
particular. Color gris.
Año 86. Impecable. Ex-
tras. 70.000 km.
985/26 07 39. Horas
oficina.

BMW M-3 vendo a
matricular. Color grafi-
to metalizado. 39.000
kms. Extras. Teléfono:
985/25 76 98.

OLDSMOBILE Diesel.
Full Equip. Impeca-
ble. Cuidadísimo.
985/25 76 98.

COMPRAMOS todos
Ferraris, Lamborghini,
Maseratis y varios de-
portivos. Telf.:

07 3361 07 60 80-
07 3361 41 16 83.

BMW 3232 4 puertas.
M-JF. Particular. Ex-
tras. Nuevo. 2.250.000
pts. telf.: 571 66 70.

SURTIDOR gasolina
antiguo completo.
Buen estado. Compró.
927/22 45 00. Ofici-
nas. D. Alfonso.

MERCEDES 200D
crema. Año. BA-I. Mo-
tor nuevo. Total garan-
tía 12 meses. Sr. Pain.
Concesionario oficial
Seat. Teléfono:
924/31 97 60. Apdo.
390. Mérida.

CORVETTES último
modelo. Importadores
exclusivos J & R.
91/276 38 50.

VENDO Marbella GLX
B-IL. Con instalación
radio. perfecto estado.
Daniel 93/423 25 12.

MERCEDES 190 E.
Año 86. Color antraci-
ta. Extras: ABS, pintu-
ra metalizada, techo,
etc.

PORSCHE 944. Año
83. Extras: elevallunas
eléctricos, spoilers,
llantas, espejos eléc-
tricos, asientos traseros
abatibles.

FORD Escort 1.4. Año
84. Color oro metaliza-
do.

RENAULT 11 GTD.
Año 85. Color gris me-
talizado.

ELADIO S.A. C/ Oca,
8. 28025 Madrid.

BMW 635 i. Año 80.
Color azul metalizado
oscuro. Extras: Full
equip, aire, pintura me-
talizada, lunas tinta-
das, techo, llantas, ra-
dio cassette, cabece-
ros, espejos laterales,
cerradura centralizada,
spoilers, asientos cue-
ro, auto-blocante,
cambio sport.

BMW 728 i. Año 85.
Color gris oscuro me-
talizado. Extras: ABS,
aire, pintura metaliza-
da, lunas tintadas, te-
cho, llantas, radio cas-
sette.

AUDI 4 turbo. Año 84.
Color blanco. Extras:
aire, cuero, elevallunas,
full equip.

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 VAGMA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA
RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Ronda Sistem Porsche	86	43.000	625.000	Ford Escort Diesel	88	23.000	1.075.000
Mini Moke	88	7.000	670.000	Ford Fiesta XR2	88	13.000	1.075.000
Renault Supercinco C	87	9.000	695.000	Ford Escort 1.4	87	21.000	1.085.000
Ford Fiesta 1.4 S	87	23.000	745.000	Opel Senator 3.0 E Full Equip	82	75.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.1	89	3.000	795.000	Alfa Romeo 33 1.5	87	25.000	1.125.000
Citroën C-15 Diesel	86	35.000	785.000	Renault 11 GTD	87	28.000	1.125.000
Peugeot 205 GR	87	31.000	845.000	Ford Orion 1.6 Ghia I	86	36.000	1.150.000
S. Santana SJ 410 T. Duro	87	24.000	870.000	Volkswagen Passat 1.8 GL	86	38.000	1.150.000
Volkswagen Polo Classic	89	10.000	870.000	Citroën BX 19 GT A.A.	85	43.000	1.150.000
R. Supercinco GTL 5 puertas	87	19.000	875.000	Citroën AX GT	89	16.000	1.170.000
Seat Málaga 1.5 GLX	87	26.000	875.000	Opel Corsa 1.5 Turbo Diesel	89	16.000	1.175.000
Renault Express Diesel	87	33.000	875.000	Ford Orion 1.8 Ghia Diesel	89	13.000	1.190.000
R. Supercinco GT Turbo	86	40.000	880.000	Renault 21 TXE	86	38.000	1.275.000
Citroën C-15	89	6.000	890.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	87	21.000	1.325.000
Ford Fiesta XR2	86	21.000	980.000	Ford Escort RS Turbo	87	23.000	1.470.000
Ford Escort 1.6 Ghia	86	35.000	985.000	Alfa Romeo 75 2.0 A.A.	87	32.000	1.575.000
Alfa Romeo Sprint 1.5 Q.V.	85	37.000	990.000	BMW 316 4 puertas	87	19.000	1.770.000
R. Supercinco GT Turbo	87	32.000	1.050.000	F. Scorpio 2.8 Ghia I F. Eq.	85	47.000	1.975.000
Opel Rekord 2.0 E Full Equip	84	54.000	1.050.000	Ford Sierra 2.0 i Ghia Full	88	16.000	1.975.000
S. Santana SJ 413 T. Duro	88	12.000	1.070.000	Alfa Romeo Evolución	88	23.000	1.975.000

VENDO

radiocassette
Blaupunkt modelo
Toronto. Un año
de uso. Precio
interesante. Llamar
al teléfono (91)
475 67 38. Noches.



Venta Automóviles Nacionales e Importación
Nuevos y de Ocasión 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

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



IMPORTADORES

GARANTIA TOTAL
EN SERVICIOS OFICIALES
BMW
MERCEDES

PORSCHE CARRERA 911
PLATA 5.300.000

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

SENCILLAMENTE LA LUNA

Lunauto te ofrece la luna. Todos los tipos de luna para cada modelo de autocar del mercado, nacional o de importación. Y la exclusiva de Lunauto para toda España le ofrece la gama completa de lunas. Si tiene problemas de rotura acuda a Lunauto, el único que le ofrece sencillamente la luna.



Oficina y almacén central: Avda. Valladolid, 17. 28008 Madrid. Tel. 542 29 93. Fax 248 51 36. Talleres: Ctra. de Valencia, Km. 25. Tels. 871 00 78-871 39 45 Fax (91) 871 39 45. Arganda del Rey (Madrid).



BMW 528 i. Año 83. Color oro metal. Extras: espejos laterales, lunas tintadas, ABS, llantas, spoilers, cerradura centralizada. Motor nuevo con papeles del cambio.
MERCEDES 300 E. Año 86. Color blanco. Extras: ABS, techo, 5

velocidades, lunas tintadas, 4 cabeceros. 75.000 km.
PORSCHE 924. Año 83. Extras: Targa, spoilers, llantas, espejos laterales. Color plata ahumada.
PEUGEOT 205 GT. Año 85. Color negro.
PARTICULAR vende

Audi-200 Turbo Full M-HC. Impecable. Tel.: 326 54 60.
KART 100 c.c. Birel Sirio. 180.000 ptas. Tel.: 93/692 18 24.
PARTICULAR vende Mercedes 280 CE gris oscuro metalic. 55.000 km. 1985. 20 extras. Toda prueba. H. ofici-

na. Susana. Tel.: 958/63 11 70.
TRAMITES actuales para importar vehículos desde el Mercado Común. Conózclos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375 Molina del Segura (30500) (Murcia). Teléfono: 968/61 21 26.

SURTIDOR gasolina antiguo completo buen estado compro. 927/22 45 00. Oficina. D. Alfonso.
COMPRAMOS todos Ferraris, Lamborghini, Maseratis y varios deportivos. Teléfono: 07 3361 076080 y 07 3361 411683.

DITECNICA S.A.

JEEP CHEROKEE 4x4



IMPORTADORES

C/ Huertas de Abajo, s/n. Teléf.: 658 13 60 Paracuellos del Jarama (Madrid).

MERCEDES 300-E FULL EQUIPE 3.490.000

ESCARABAJOS CABRIOLET PRECIOSOS

AUTOMOVILES ESTRENAR DESCUENTOS ESPECIALES

MERCEDES 230-TE RANCHERA ULTIMO MODELO FULL EQUIPE 3.490.000

BMW Z1 ENTREGA INMEDIATA 9.490.000

GARANTIA HASTA 18 MESES

¡¡¡RECIBIMOS MERCEDES PORCHE ULTIMOS MODELOS!!!

ALEMANA DE AUTOMOCION S.A.

CASTELLO, 98
TELEF.: 411 36 29
MADRID

¡¡¡LOS PRECIOS MAS EUROPEOS DE MADRID!!!

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
CÓSLADA (Madrid)

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardillas, 3 Dpdo.
Tel. 275 18 38 - 275 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

DITECNICA S.A.

C/ Huertas de Abajo, s/n.
Teléf.: 658 13 60
Paracuellos del Jarama (Madrid)

MAHINDRA. DISTRIBUIDORES ZONA CENTRO

- SERVICIO TALLER
- TURBOCOMPRESORES
- KITS MOTOR
- MANTENIMIENTO FLOTAS
- ACCESORIOS

DESDE 1.590.000 + 12 % IVA
MOTOR PEUGEOT DIESEL

Pirelli. Emoción por la tecnología.



Neumáticos ROSA, S. L.
NACIONALES E IMPORTACION



Neumáticos ROSA, S. L.
Nacionales e importación
Centro Comercial Jumbo. Avda. Pío XII, n.º 2,
Pradillo, n.º 3. Parking cubierto.
Tel.: 345 78 08/259 03 00. Ext. 262.

Oferta especial.
Presentando
este anuncio.
22% de des-
cuento.

PARTICULAR Citroën CX 25 GTI Turbo 2. Año 87. 30.000 km. Aire acon. ABS. Radiocassette y ecualizador. Alarma. Mando distancia 40 mt. Rojo. 2.650.000 ptas. Tel.: 91/534 71 60. Eduardo.

PARTICULAR vende cambia Mercedes 450 SLC año 81. Seminuevo. 985/25 76 98.

COSWORTH vende particular. Color gris. Año 86. Impecable. Extras. 70.000 km. 985/26 07 39. Horas oficina.

BMW M-3 vendo. A matricular. Color grafito metalizado. 39.000 km. Extras. Teléfono: 985/25 76 98.

OLDSMOBILE Diesel Full Equipe. Impecable. Cuidadísimo. Tel.: 985/25 76 98.

CAMBIO BMW 636 CSI por coche inferior. Extras. O vendo. 2.100.000. Tel.: 947/26 04 98. Tardes.

PARTICULAR vende Volkswagen Escarabajo 1300. Impecable. Tel.: 943/83 43 29.

PARTICULAR Alfa 33 1.7 Q.V. Año 1987. 33.000 km. Enganche autorizado. 1.350.000. Tel.: 918/24 41 07. Mañanas.

YAMAHA SR 12S impecable. Siempre garaje. Toda prueba.

199.000. 91/227 92 12.
PARTICULAR Montego MG-Turbo gasolina. 31.000 km. Julio 87. Metalizado. Techo. Aire. Asistida. Impecable. Garaje. Todo riesgo. 1.500.000 ptas. 91/733 58 04. Horas oficina.

ALEMANIA La información más completa para importar todo tipo de vehículos se la facilitamos por 1.500 ptas. Teléfono: 96/287 42 80.

TRIUMPH Spitfire año 81. Km. 43.000. Tres capotas rojo. Mayte. Teléfono: 93/318 36 25. Noches.

PAGODA 280 SL clásico. Estado concurso impecable. 110.000 km. nunca averías. Dos capotas perfectas. Inmejorable. Tel.: 91/262 60 75 y 243 13 49.

ALFA Romeo 1.5 TI negro. 30.000 km. Impecable. M-IG. Tel.: 275 10 57. Particular. Horas comercio.

BMW 320i 60.000 km. Impecable. Tel.: 535 26 36. Particular. Horas comercio.

VENDO VW Escarabajo año 1963. Precio 450.000 ptas. Tel.: 91/850 10 01.

AFICIONADO compra Ferrari todos modelos. Me desplazo en toda España. Tel.: 93/765 34 31. De 1 a 5. **FIAT** Tipo TDS. Muchos extras. 19.000 kms. Nuevo. 9 meses. Precio a convenir. Tel.: 331 67 06.

PORSCHE 944 año 82. 67.000 km. Color burdeos. Blaupunkt digital. Volante madera. Techo. 2.750.000 ptas. Ricardo. Teléfono: 593 20 13.

OPEL KADETT GSI
Año 85, negro,
95.000 kms, alarma, radio, como nuevo, 1.100.000.
Tel.: (91) 754 35 14.
Enrique.

VENDO Supercinco GT Turbo. Febrero 86. 66.000 km. Extras. Sin golpes. Siempre en garaje. Muy cuidado. M-GV. 1.000.000. Tel.: 767 16 56. Jesús.

VENDO BMW 323i año 82. 100.000 km. Aire acondicionado. Perfecto estado. 1.300.000 ptas. Tel.: día 91/410 66 75. A partir 22 horas: 91/203 07 64. Mayte.

BMW 325i Mod. 86. Grafito metalizado. Muchos extras. Impecable. 3.000.000 ptas. Tel.: 433 20 00.

KADETT GSi 2.0i. Perfecto estado. Gris oscuro metalizado. Ruedas nuevas. Aire acondicionado. Cerraduras centralizadas. Radiocassette. Cuatro altavoces. 1.550.000 ptas. Tel.: 227 94 50.

PARTICULAR Opel Ascona GT 1.8 Inyección. 1985. Perfecto. 1.100.000. Tel.: 91/259 43 23.

VENDO recambios Seat 850 Spider. Motor. Cristales. Puertas. Tel.: 942/66 08 18.

VENDO Suzuki Samurai rojo con siete meses. V-CV. Extras. 900.000. Teléfono: 123 32 57.

FORD Sierra 2.0 IS 7/87. Blanco. A.A., techo, dir. asistida. 47.000 kms. Perfecto estado. Radio. Precio



INSPECCION TECNICA DE VEHICULOS

Abrimos todos los días.

Los domingos, también.

Y por supuesto, los festivos.

Hasta el 31 de diciembre, cuatro Estaciones ITV de la Comunidad de Madrid abren diariamente. Para evitar las colas de los últimos días. Para que la inspección de su vehículo sea más cómoda y rápida.

El horario de apertura en **domingos y festivos** es de **9 de la mañana a 1 de la tarde**, en las Estaciones ITV de:

COSLADA: Ctra. N-II, km. 15,400
Tels. 672 80 48 y 672 87 90

LAS ROZAS: Ctra. N-VI, km. 20,400
Tels. 637 71 61 y 637 72 44.

TRES CANTOS: Ctra. Colmenar (C-607)
acceso por km. 23
Tels. 803 11 93 y 803 21 93

S. SEBASTIAN DE LOS REYES:
Ctra. N-I, km. 23,500 (acceso por desvío de Algete, en km. 23)
Tels. 652 71 77 y 652 72 56

1.700.000. Telf.: 431 66 40. Horas de oficina.

PARTICULAR vende-cambia Mercedes 450 SLC año 81. Seminuevo. 985/25 76 98.

COSWORTH vende particular color gris año 86. Impecable. Extras. 70.000 km. Tel.: 985/26 07 39. Horas oficina.

985/26 07 39. Horas oficina.

BMW M-3 vendo. A matricular. Color grafito metalizado. 39.000 km. Extras. Teléfono: 985/25 76 98.

OLDSMOBILE Diesel Full Equipe. Impecable. Cuidadísimo. 985/25 76 98.



LUMONTE, S. A.
ACCESORIOS, AUTORRADIOS
Y RECAMBIOS

INFORMA A TODOS SUS CLIENTES QUE SU HORARIO COMERCIAL ES DE LUNES A VIERNES, DE 9,30 A 13,30 Y DE 16 A 19,30 HORAS.

PZA. LEGAZPI, 9
TEL.: 228 44 00 28045 MADRID

devil



TODO PARA LA COMPETICION

PARA LA MEJORA EN EL RENDIMIENTO DE SU VEHICULO

Líneas de escape G. N. y G. A. Refuerzo suspensión. Arco seguridad salidas tramo intermedios. Protector de cárter, etc. Importador colectores para todos los vehículos. Fabricados con material de gran calidad.

AMR IBERICA, S. A.
Padre Claret, 282-284.
08026 Barcelona.
347 63 00-347 64 22.
Fax: 347 64 22.



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 490 19 26. FAX: 491 02 01.



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

BALMES, 25 TEL 1931 318 05 89 BARCELONA 08007



FILTROS DE AIRE

Se utilizan en: F-1, Producción, Rallye, Autocross, 4 x 4. Mayor duración (todos los vehículos).



IMPORTADO POR:

AMR IBERICA, S. A.
Padre Claret, 282-284.
Barcelona.
Tel.: 347 63 00.
Fax: 347 64 22.



AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA



C/ VALLESPÍR, 189-91
TELS.: (93) 490 19 26 (6 líneas)
TELEX: 54318. FAX: 491 02 01
08014 BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

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

delta mics

OFERTA ESPECIAL
Por cada juego de llantas de aluminio le regalamos una llanta con el mismo diseño.
OFERTA VALIDA HASTA EL 30 de octubre.

DELTA MICS SPAIN
C/ Muntaner, 111
08022 BARCELONA
Tel: (93) 222 40 44
Fax: (93) 222 50 09

1. MIRAFLORES 15" 15V PVP: 23.95
2. MONTBLANC 15" 15V PVP: 23.95
3. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
4. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
5. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
6. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
7. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
8. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
9. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95
10. DELTA KALIM 15" 15V PVP: 26.95

ALFA ROMEO
33 1.5 TI
B-0848-IJ. 28.000 km.
1.100.000 ptas.
Nuevo, siempre en garaje. Sr. Centell.
(93) 202 39 75.

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



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa, calidad y fiabilidad

La verdadera antena NIPPON automática

TS 40 S y TS 40 SB (negra)



Más silenciosa y ligera

Distribuidor exclusivo para España:
MUSICOM, S.A.



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



SAID AOUITA, CON KELME

CON motivo de la firma de su contrato por cuatro temporadas con Kelme —marca especializada en material deportivo—, Said Aouita visitó el pasado 13 de septiembre las instalaciones de la empresa en la ciudad de Elche.

Aprovechando su estancia, Said Aouita presentó los dos nuevos modelos de zapatillas de clavos y entrenamiento que llevarán su nombre. Como se recordará, Aouita, corriendo con unas zapatillas Kelme, batió el récord mundial de los 3.000 metros lisos.

PRODUCTOS EUROPARTS

LA firma Europarts ha comenzado a comercializar la nueva línea de volantes deportivos realizados en madera de raíz, destinados a vehículos del segmento alto del mercado de automóviles, como Mercedes, BMW, Audi, Rover (serie 800), Saab, etc.

Los volantes se completan con una nueva gama de pomos de palanca de cambios, en madera de raíz.



NOMBRAMIENTOS EN BOSCH

ALEXANDER G. A. von Berg, que desempeñaba hasta el pasado día 30 de junio el cargo de director



de marketing de la División de Equipamiento de Automóvil de Robert Bosch GmbH, en la localidad germana de Karlsruhe, ha pasado a ocupar desde el día 1 de julio el puesto de director general de Telecomunicaciones de Robert Bosch Comercial Española, S. A., encargándose a la vez de todos los variados asuntos relacionados con la coordinación de todas las actividades del grupo de origen alemán Bosch en España relacionadas con este sector.

WATCH WATCH, EN ESPAÑA

SE han inaugurado recientemente en Cáceres y Madrid las primeras tiendas Watch Watch en España. Con más de mil quinientos modelos diferentes y una decoración nueva todos los meses, esta firma ha revolucionado en Europa el mercado de relojes. Próximamente Watch Watch inaugurará nuevas tiendas en Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Córdoba, Málaga, Badajoz y Granada.



CRITICA DE TIENDAS

JARMAUTO CAMBIO DE IMAGEN

HASTA los últimos días del mes de enero de este año, Jarmauto representaba los intereses de una conocida marca italiana. Ahora este concesionario ha cambiado de fabricante, pasando a comercializar los modelos de Audi-Volkswagen. Un cambio que, según Antonio García, director gerente de Jarmauto, se ha debido a la búsqueda de una mayor proyección de futuro.

La exposición, con 1.000 metros cuadrados, es una de las más grandes de Madrid. A pesar del cambio de marca, la exposición continúa manteniendo la composición anterior. Lo único que sí que ha variado es la decoración interior, que ahora es de color azul. En el interior se continúa manteniendo la

capacidad para 25 vehículos, que se exponen al público en distintos niveles. Con esta distribución se ha beneficiado a los clientes, que pueden contemplar los vehículos desde distintos ángulos sin desplazarse. El equipo de ventas continúa formado por un nu-

meroso grupo de profesionales, que en poco tiempo se han adaptado a la técnica comercial de la nueva marca. Las cifras de ventas mensuales se han situado en las 100 unidades, siendo el VW Golf el modelo más vendido. Los plazos de entrega son inmediatos, gra-

cias al amplio stock con que cuenta Jarmauto, 160 unidades. Este concesionario también dispone de una sección de vehículos usados.

El servicio técnico continúa instalado en la calle Canarias, n.º 47, y, más que remodelarse, lo que se ha hecho es incorporar la maquinaria para solventar los problemas de los nuevos modelos.

En materia de financiación y de seguros, Jarmauto ofrece una amplia variedad, aceptando sin ningún tipo de restricciones las líneas que pueda aportar el cliente. Jarmauto se encuentra situado en la glorieta de Sta. María de la Cabeza y su teléfono es el (91) 468 63 03.

Gonzalo Serrano



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

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 ASCOYANOS



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

NUEVOS PRODUCTOS

MAS MUSICA

COMO cada año Blaupunkt presentó en Sonimag numerosos productos con la última tecnología. Destacan los nuevos autorradios Atlanta SQR 49, el Montreal SQR 40 y el Philadelphia SCD 09.

El nuevo cargador de CD del que hablamos anteriormente, puede almacenar hasta diez discos compactos y está capacitado para leer la información proporcionada por el mapa electrónico Travepilot.

A.M.



Además de estos aparatos, la marca alemana ha complementado la presentación con una nueva línea de altavoces con sistema XLC, concepto acústico que mejora de forma notable el balance sonoro en el automóvil. También era nuevo el amplificador BXA 500 cuya potencia de 500 Watios le permite distribuirse ya sea en tres o en cinco canales.

Por último la transmisión digital de audio en Blaupunkt es ya un hecho. La marca del punto, equipa ahora en su CD Changer CDC-M1 todo un cableado de fibra óptica, optimizando así la transmisión del sonido desde el cargador del maletero hasta el Compact Disc. Este sistema sustituye a los hilos de cobre.



EN LA ONDA

Una nueva marca de radiocassettes para coche, está disponible a partir de estos días en el mercado español. Sherwood se presenta con una gama de aparatos, entre los que destacan los autorradios y los amplificadores, con una inmejorable relación calidad-precio. Mabel S.A. distribuidora de Sherwood, no es nueva en el sector ya que hasta el momento ha trabajado con marcas de la importancia de Mitsubishi o Advent.

Uno de los primeros modelos que se comercializa es el XR-1503 con 12 presintonías, autoreverse, dolby, búsqueda automática entre otras

muchas prestaciones.

Por su parte Unicars, ofrece un kit de altavoces realizados a medida para el Volkswagen Golf. El juego se compone de dos tweeter y dos woofer cuya potencia se sitúa en 130 W por canal. Su montaje es muy rápido ya que se han hecho a medida y sus prestaciones muy interesantes para el habitáculo del Volkswagen, tanto del Golf como el del Jetta.



LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
HUESCA			RNE/R-2		90.0
RNE/R-1	639		RNE/R-3		96.0
SER (Radio Huesca)	1080	96.9	RNE/R-4	1503	105.4
SER (Radio Aragón Jaca)		92.2	RNE/R-5		
A-3		89.9	LA CORUÑA		
A-3 (Radio Valle del Cinca)		91.2	RNE/R-1	639	
CRA (Radio Heraldo)		90.9	A-3 (Radio galicia)		93.4
RNE/R-2		90.9	A-3 (Bergantinos)		99.8
RNE/R-3		96.3	A-3 (Radio 80 Serie Oro)		92.6
RNE/R-4		90.9/95.0	COPE (Rad Pop de Ferrol)	1134	88.7
JAEN			COPE (R.P. Santiago de Compostela)		97.1
RNE/R-1	684		SER (Radio Coruña) EAJ 41	1080	91.0
SER (Radio Jaen)	1026	96.9	SER (SER Ferrol)		98.5
A-3 (Radio Guadalquivir)		100.0	SER (Radio Galicia)	1179	
CR (Radio Linares)	1106	84.9	Radio Minuto La Coruña		97.6
Rueda Rato (Radio Alcalá la Real)		99.0	Radio Minuto Santiago		90.6
RR (Radio Melodía de Linares)		98.4	RNE/R-2		98.1/91
RR (Radio Ubeda)		101.5	RNE/R-3		99/94.5
COPE (R. Pop. de Jaen)	1134	88.8	RNE/R-4		96.9
Indep. (Radio Andújar)		96.9	RNE/R-5	558	

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.

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



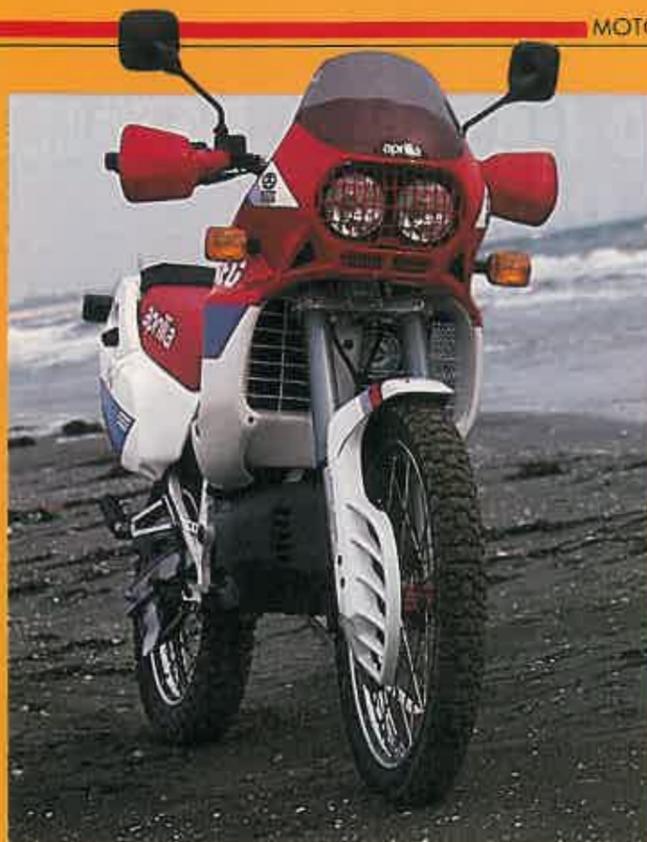
Made by RADIOVOX
Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
(Continuación Marqués de Sentmenat)
Tels. (93) 490 81 40
Telefax (93) 490 11 26



EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.

RECAMBIOS ORIGINALES.





La AF 1 Réplica, a la derecha, ha recibido un nuevo número en su carenado, el 4, en honor de Didier de Radigues. También se ha mejorado la potencia mediante la adopción de una nueva válvula de escape.

La Tuareg Wind 125, a la izquierda, únicamente recibe mejoras de carácter estético. Por su parte, la Tuareg Wind 600, abajo, cuenta con un elástico motor de cuatro tiempos. De momento este modelo no se comercializará en España.



GAMA APRILIA 1990

PARA TODOS LOS GUSTOS

La activa firma italiana Aprilia ha presentado la gama que piensa ofrecer a sus clientes en la nueva temporada. Los modelos abarcan un extenso abanico de posibilidades, desde los 50 hasta los 600 centímetros cúbicos, pero es la cilindrada de 125 la que se lleva la parte del león. Son siete las novedades en este segmento, modelos para el asfalto y para el fuera carretera. En la primera de las versiones se ofrecen tres mode-

los, la AF 1 Sintesi, la AF 1 Réplica y la Red Rose América. Las dos primeras son modelos ultradeportivos en los que se ha mejorado la entrega de potencia mediante el empleo de una válvula de escape electrónica, Rave. En el aspecto estético conservan una decoración muy similar a la conocida Réplica, que ha pasado a lucir el número «4» de Didier de Radigues en lugar del «seis» de Loris Reggiani, a la par que se han retocado muchos pequeños de-

talles que hacen todavía más atractiva la moto, que con casi treinta y tres caballos alcanza los 160 kilómetros por hora. En cuanto a la Red Rose, una Custom que se está vendiendo mejor de lo esperado en España, el motor recibe la misma válvula electrónica que los modelos deportivos, pero con una distribución, escape y alimentación que le convierten en más apacible. Sus cualidades ciclísticas sorprenden gratamente a los que se sientan a su manillar y

goza además de unos excelentes acabados entre los que se incluye un pequeño parabrisas. Estos modelos serán importados en nuestro país, como ya se hace en la actualidad con sus predecesoras.

Muchas más son las novedades en el segmento del fuera de carretera y obligado es comenzar por la estrella de esta presentación: la Pegaso, una moto trail «new concept». Una moto de campo pero con un excelente comportamiento

Las versiones de trial de Aprilia, las famosas Climber, se venderán en dos cilindradas, 300 y 240 centímetros cúbicos.

La gran novedad de esta presentación ha sido la Pegaso 125, a la derecha, una trail «new concept». La potencia se sitúa en 30 caballos.



De momento no se van a comercializar las versiones de 50 centímetros cúbicos.

Dentro de la gama Aprilia, la Red Rose sobresale por su estética Custom.



rutero: frena, se aguanta y anda casi como una de carretera, pero no se pone en serios compromisos cuando sale del asfalto. Su motor es el mismo Rotax de sus hermanas, pero aquí arroja una potencia de treinta caballos a diez mil vueltas, con una excelente entrega de potencia en bajos y medios que la hacen deliciosa de pilotar. Su estética es un verdadero logro de los técnicos italianos, que han obtenido una moto que no pasa desapercibida. Sus acabados y equipamiento son excelentes, sus cualidades en asfalto notables: frenos, suspensiones, etc..., y su motor con el mismo brío de sus hermanas. La Pegaso es un «as» ganador, que naturalmente Derbi importará en nuestro país.

Siguiendo con el fuera de carretera otra novedad es la Rally, con características de motor semejantes a la Pegaso, pero con una parte ciclo y un equipamiento con una vocación más campera. Es una moto más espartana pero muy efectiva en terreno accidentado, mientras que la ya conocida Tuareg recibe mejoras de detalle pero que no son sustanciales. Para terminar con este apartado digamos que se presentó la RX Six Days, una versión destinada a la competición de enduro.

En la cilindrada de 600 centímetros cúbicos se ofreció una remodelación de la ya conocida en Italia Tuareg Wind, que por el momento no veremos en nuestro país. Tampoco veremos los

modelos de cincuenta centímetros cúbicos, modelos prácticamente a escala de los anteriormente expuestos. Y para finalizar con esta gran familia de la marca de Noale citemos los dos modelos de trial: las Climber 300 y 240 centímetros cúbicos.

Con tal agilidad industrial es fácil explicar el éxito creciente de esta marca italiana que, a semejanza de su importador español, también comenzó construyendo bicicletas. Eso sucedía en 1946 de la mano de Alberto Beggio. Hoy su hijo Ivano es el líder de una industria que exporta a todo el mundo y piensa producir cerca de 50.000 motos en este ejercicio.

Texto y fotos: J. L. Aznar

GOODYEAR VECTOR EL PRIMER NEUMÁTICO CUATRO ESTACIONES

VECTOR sólo podría ser de GOODYEAR. Un nuevo concepto en tecnología de neumáticos que revoluciona el modo de rodar seguro en cualquier estación del año.

Construido con una especial combinación de compuestos, que le confieren un excelente kilometraje, VECTOR de GOODYEAR se adapta a todas las temperaturas y estados del piso.

Vector en seco. VECTOR asegura un agarre total incluso a altas temperaturas, rodando veloz, silencioso y seguro.

Vector en lluvia. VECTOR abre camino en el agua expulsándola hacia fuera con el exclusivo diseño en forma de «S» de los canales del perfil.

Vector en nieve. VECTOR se adhiere con fuerza con su profundo dibujo de 480 estrías, autolimpiándose en cada vuelta y ofreciendo una inigualable resistencia al derrapaje. Si el tiempo cambia, no cambie los neumáticos, cambie a VECTOR.

A PRECIO NACIONAL

LIDER MUNDIAL EN TECNOLOGIA DE NEUMATICOS

GOODYEAR

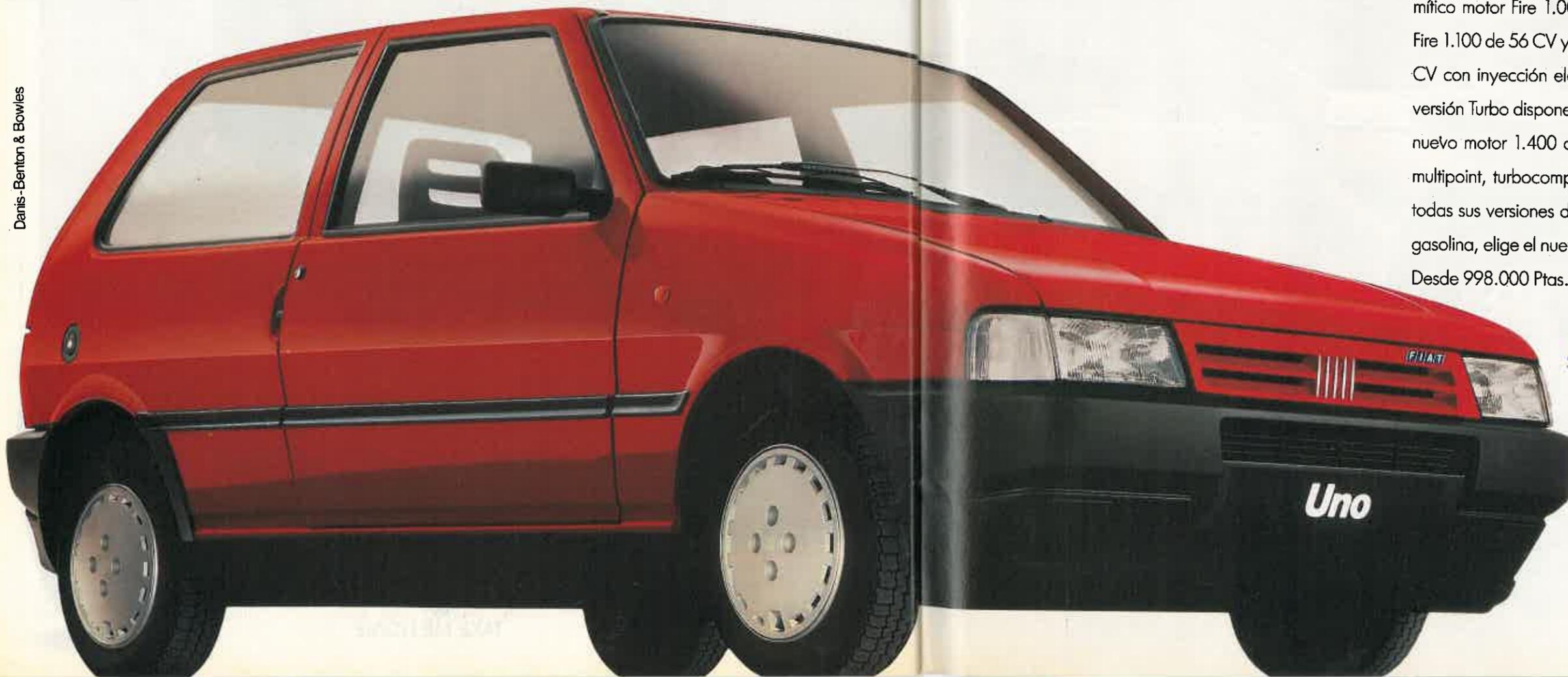
TAKE ME HOME



Uno, che passione!

Nuevo Fiat Uno. La pasión de tu vida.

Ahora ya no podrás resistirte a su encanto, su personalidad, su diseño. Ahora, desde el primer momento, despertará en ti una atracción tan fuerte que se convertirá en tu mayor pasión. La pasión por el nuevo Uno. Inconfundible, preparado para dominar la nueva década, el nuevo Uno te llevará donde tú quieras, por cualquier carretera, con perfecta seguridad, venciendo el viento más silenciosamente y reduciendo los consumos con su nuevo CX de 0,30, récord en su categoría. Te sorprenderá cómo su interior, totalmente renovado, es todavía más amplio, para que estés más cómodo y te puedas mover a tus anchas. Y ahora también el Uno viene con nuevos motores, porque además del mítico motor Fire 1.000, dispone de un motor Fire 1.100 de 56 CV y de un motor 1.400 de 72 CV con inyección electrónica single point. La versión Turbo dispone ahora de 118 CV con un nuevo motor 1.400 con inyección electrónica multipoint, turbocompresor e intercooler. Entre todas sus versiones de 3 y 5 puertas, diesel o gasolina, elige el nuevo Uno que más te vaya. Desde 998.000 Ptas.

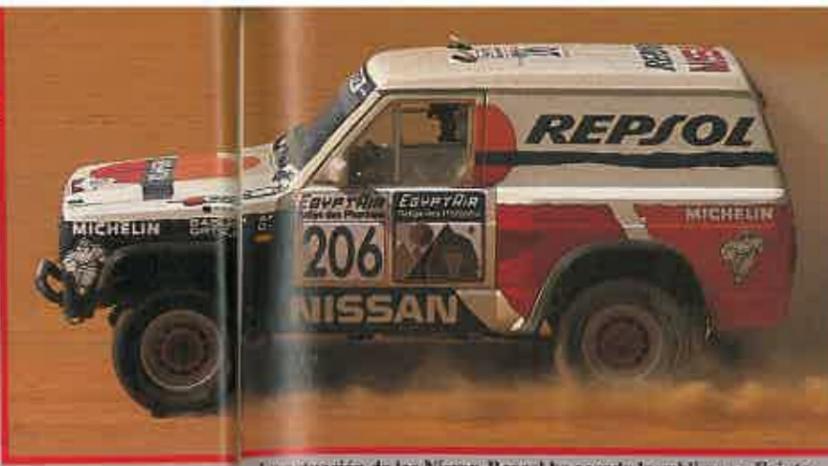


FIAT
TECNOLOGIA LIDER

Uno



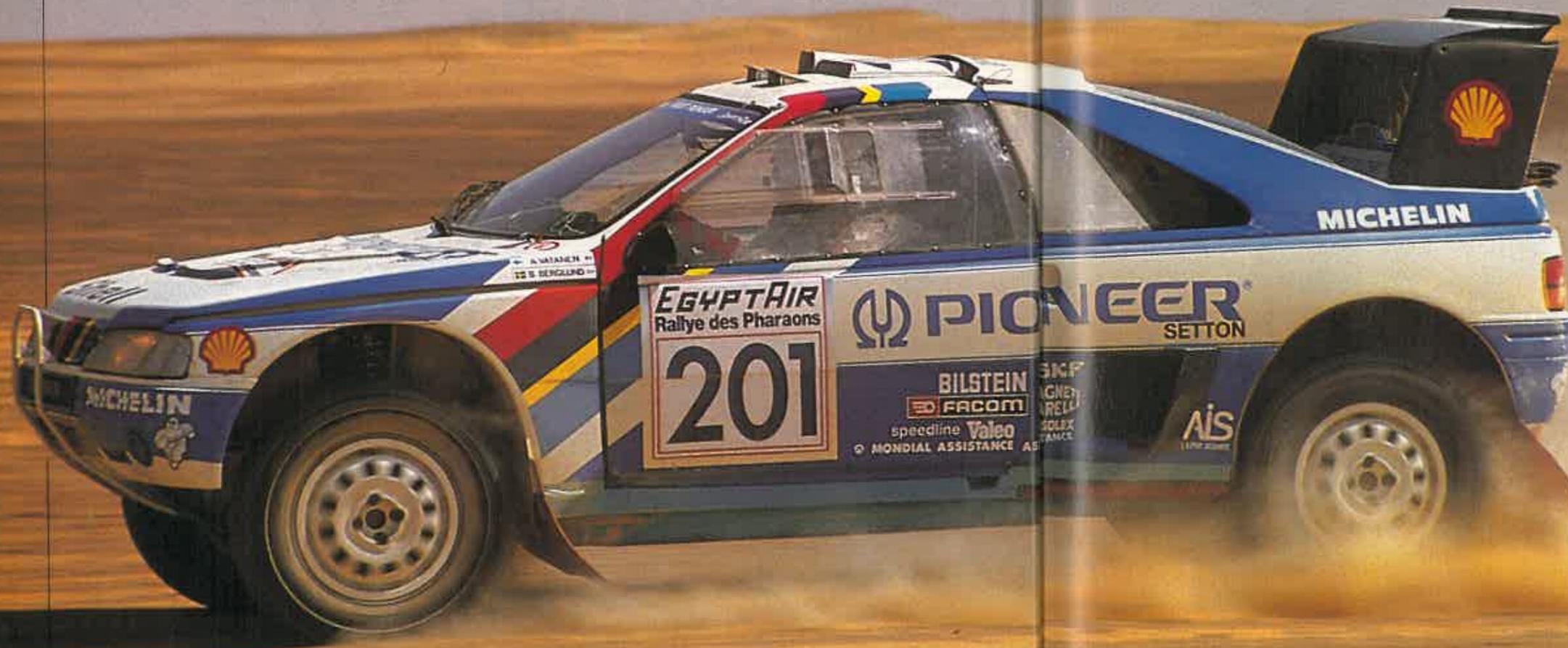
Pese a las averías de última hora, Auriol hizo una gran carrera que no se vio recompensada en la clasificación final.



La actuación de los Nissan-Repsol ha rozado lo sublime en Egipto.



Hansi Babler ha cumplido su misión de asistencia rápida para Prieto y Portcar.



RALLYE DE LOS FARAONES ACOSO AL LEON

Enviado especial
Juan Luis Soto

La llegada del Rallye Faraones al Mar Rojo no entró en absoluto los ánimos con que se rodaba en cabeza. En plena zona militarizada, muy pocos fueron los testigos de una

lucha que se iba acentuando a lo largo de los kilómetros. Jacky Ickx, plétorico y cada vez más a gusto sobre la arena, volvió por cuarta vez a anotarse la etapa del día para inquietud de Vataneo. El patrón, Jean Todt, empezaba a tener problemas en su propio equipo con los dos 405 T 16 «Gran Raid», tan solo separa-

dos por una exigua media hora. Esto no es nada frente a un extravío, un pinchazo o una trampa de arena. Para rematar la situación Michelle Mouton completaba el triplete de la marca francesa durante las dos etapas de Hurgada, con el más pequeño pero no menos eficaz 205.

A todo esto, Hubert Auriol, el navegante solitario, se hacía con la tercera plaza de la general a bordo de su «buggy» Renault. Pilotando un coche pero orientándose como si de una moto se tratara, Auriol parece estar dispuesto a demostrar su confianza en estos extraterrestres vehículos para ganar los rallyes africanos.

Las etapas del fin de semana no traerían fortuna para los españoles de Nissan-Repsol. Juan Portcar conseguía llegar en el puesto trece con el puente trasero dañado, Prieto sufría problemas de carburación y se hundía momentáneamente hasta el 23. Mientras tanto Hansi Babler se debatía por la plaza 36.

Este momento de la prueba sembró dudas en cuanto a las clasificaciones pero todo volvería a la normalidad al día siguiente, en la etapa con forma de bucle de Hurgada. Vataneo venció a Ickx y Prieto, Portcar y Babler remontaban sus posiciones haciendo tercero, séptimo y décimo respectivamente. Así, Prieto recuperaba su excelente quinta plaza de la general que ya se veía en peligro.

Donde sí se vivieron cambios de importancia a orillas del Mar Rojo fue en la clasificación de motos. El campeón del mundo de Enduro y hasta entonces rival de las todopoderosas Cagiva, Peterhansel, sufría una fuerte caída que provocaría su urgente evacuación en helicóptero aunque sin consecuencias graves. Carlos Mas, después de ayudar a su compañero caído, daba un aviso quedando segundo para, al día siguiente dar la campanada haciéndose con el triunfo en la etapa de Samalut, poniéndose tercero en la general tras los pasos de los imbatibles De Petri y Orioli. Hay que decir que por primera vez en el rallye, la navegación era importante para completar el día, ello benefició tanto a los hombres de Nissan como a Mas, que complementan perfectamente su diferencia de potencia respecto de sus rivales con grandes dotes de orientación.

A falta de una etapa para finalizar el Faraones 89, y a pesar de que Prieto fue

- 1. EGIPTO I.
Antonio Blanco Freijeiro
- 2. EGIPTO II.
Antonio Blanco Freijeiro
- 3. LA EDAD DE PIEDRA.
F. G. G. G.
- 4. LA EDAD DE LOS METALES.
M. A. L. G.
- 5. MESOPOTAMIA.
F. G. G. G.
- 6. ENTORNO MESOPOTAMICO.
F. G. G. G.
- 7. GRECIA I.
F. G. G. G.
- 8. GRECIA II.
F. G. G. G.
- 9. GRECIA III.
M. A. L. G.
- 10. ARTE IBERICO.
M. A. L. G.
- 11. ARTE DE LAS ESTEPAS.
J. G. G. G.
- 12. ETRURIA.
ROMA REPUBLICANA.
M. A. L. G.

- 13. ROMA IMPERIAL.
Antonio Blanco Freijeiro
- 14. BIZANCIO.
M. A. L. G.
- 15. ARTE ARABE.
Antonio Blanco Freijeiro
- 16. VISIGODO Y PRERROMANICO.
Antonio Blanco Freijeiro
- 17. ARTE EUROPEO DE CARLOMAGNO A LOS OTONES.
Antonio Blanco Freijeiro
- 18. ARTE ROMANICO.
Antonio Blanco Freijeiro
- 19. ARTE GOTICO I.
Antonio Blanco Freijeiro
- 20. ARTE GOTICO II.
Antonio Blanco Freijeiro
- 21. ARTE PRECOLOMBINO I.
Antonio Blanco Freijeiro
- 22. ARTE PRECOLOMBINO II.
Antonio Blanco Freijeiro
- 23. CHINA.
Antonio Blanco Freijeiro
- 24. INDIA.
Antonio Blanco Freijeiro



EL ARTE DE COLECCIONAR.

De los egipcios a los chinos, de Grecia a la India, el arte nació y fue evolucionando con el hombre y los pueblos. Para conocer a fondo los orígenes del arte, Historia 16 le presenta "Historia del Arte Antiguo y Medieval". Una rigurosa obra llevada a cabo por los mejores especialistas, bajo la dirección de D. Antonio Blanco Freijeiro, que llega a usted en 24 tomos, cada uno de ellos con un amplio fichero de consulta. Disfrute todos los meses de un nuevo volumen de 164 páginas llenas de Historia, por sólo 625 pesetas. Una oportunidad única de hacerse con unos títulos sin competencia practicando el arte de coleccionar.



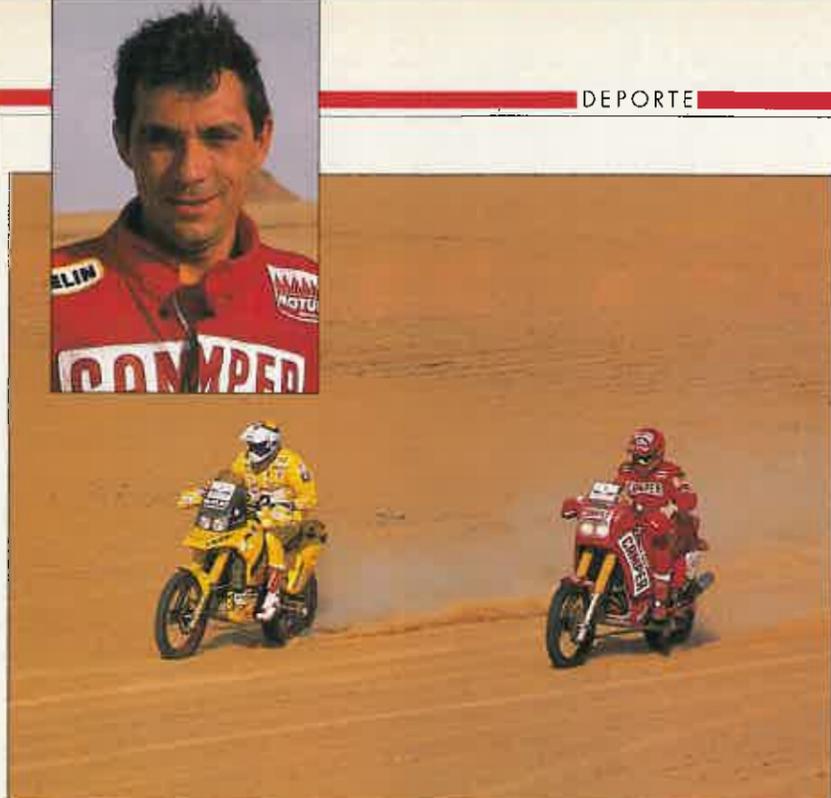
EL NUMERO 1 A LA VENTA EL 5 DE OCTUBRE
Y el número 2 a la venta el 9 de noviembre

SUSCRIBASE A HISTORIA DEL ARTE ANTIGUO Y MEDIEVAL
Si desea suscribirse a la colección HISTORIA DEL ARTE ANTIGUO Y MEDIEVAL, que consta de 24 volúmenes, por un importe total de 12.000 Ptas. Cada volumen por sólo 500 Ptas.

La forma de pago que elija es la siguiente
 Tíjelo adjunto a nombre de INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
 Giro postal a: INFORMACION Y REVISTAS, S. A. Calle Hermanos García Noblejas, 41 28037 MADRID

D. _____
 Dirección: _____
 Localidad: _____ C.P.: _____

Tarifas extranjero: Europa: 13.500 Ptas. Resto Países: 15.276 Ptas.



Carlos Mas he realizado la carrera más inteligente en motos. Remontó posiciones superando a contendientes con mejores mecánicas.

perseguido durante todo el día por los pinchazos, el español se reafirmaba cuarto en la general desbancando a los posibles rivales de los Peugeot: Auriol (con problemas de inyección) y un efi-

caz Raymondis en pleno esfuerzo final a bordo de su Range. La inmensa y anárquica ciudad de El Cairo recibía tras once días de la salida a los triunfadores de la prueba. La es-

cuadra Peugeot no registraba ninguna variación en el orden de sus filas e incluso se permitía la galantería de dejar ganar la última etapa a la dama Michelle Mouton. Nissan ratificaba todo lo hecho a lo largo del recorrido, los tres coches traspasaban la meta como vencedores morales del rallye, demostrando lo que pueden hacer los genuinos todo-terreno frente a los sofisticados Peugeot. Para Carlos Mas el logro no ha sido menor. Con la Yamaha monocilíndrica ha logrado quedar tercero tras las Cagiva. A la meta también lograban llegar Racionero, Moya y Regás, que completaban la excelente actuación española. ■

CLASIFICACIONES	
COCHES	
1.º	Vatanen-Berglund (Peugeot).
2.º	Ickx-Tarin (Peugeot).
3.º	Mouton-Baumgartner. (Peugeot).
4.º	Prieto-Juncosa (Nissan).
5.º	Raymondis-Desataillats (Range Rover).
6.º	Porcar-Touriñan (Nissan).
16.º	Babler-Ortiz (Nissan).
MOTOS	
1.º	De Petri (Cagiva).
2.º	Orioli (Cagiva).
3.º	Mas (Yamaha).

ALTA SEGURIDAD



PIONEER ha conseguido combinar la alta fidelidad con la alta seguridad. Porque a partir de ahora, usted puede llevarse su sintonizador, su cassette y su compact disc en el bolsillo. PIONEER ha diseñado un panel frontal totalmente extraíble. Tan pequeño y cómodo de llevar como unas gafas en su funda. A la vista sólo queda una tapa negra que pierde todo su atractivo para los



amigos de lo ajeno. Y usted se lleva todo el control del nuevo Radio/Cassette KEX- M800 y del innovador Reproductor Múltiple CDX-M70 de PIONEER. Así seguirá disfrutando de su ajuste automático del volumen en función del ruido ambiental, de sus mejoras en el sintonizador de FM para evitar distorsiones, de su nuevo mecanismo en el cassette que permite la escucha de radio durante el avance y retroceso rápido de la cinta, de su nuevo mando a distancia por infrarrojos incluido de serie y del control del Reproductor Múltiple de Compact Disc. Además de su

inigualable sonido digital, el Reproductor tiene un cartucho con capacidad de 6 compact disc, programables y reproducibles a través del Radio/Cassette con selección automática y memoria. También tiene la ventaja de que va instalado en una parte oculta del coche y que es compatible con el Reproductor Compact Disc PIONEER de su casa.



LANCIA DELTA CAMPEON DEL MUNDO DE RALLIES



Nunca Nadie Venció Tanto.

Porque Lancia es la única marca de automóviles que ha sido capaz de conquistar 8 Campeonatos del Mundo de Rallies.

Tres Victorias consecutivas: 87-88-89 del Lancia Delta, demuestran ampliamente que la tecnología Lancia es la más avanzada.

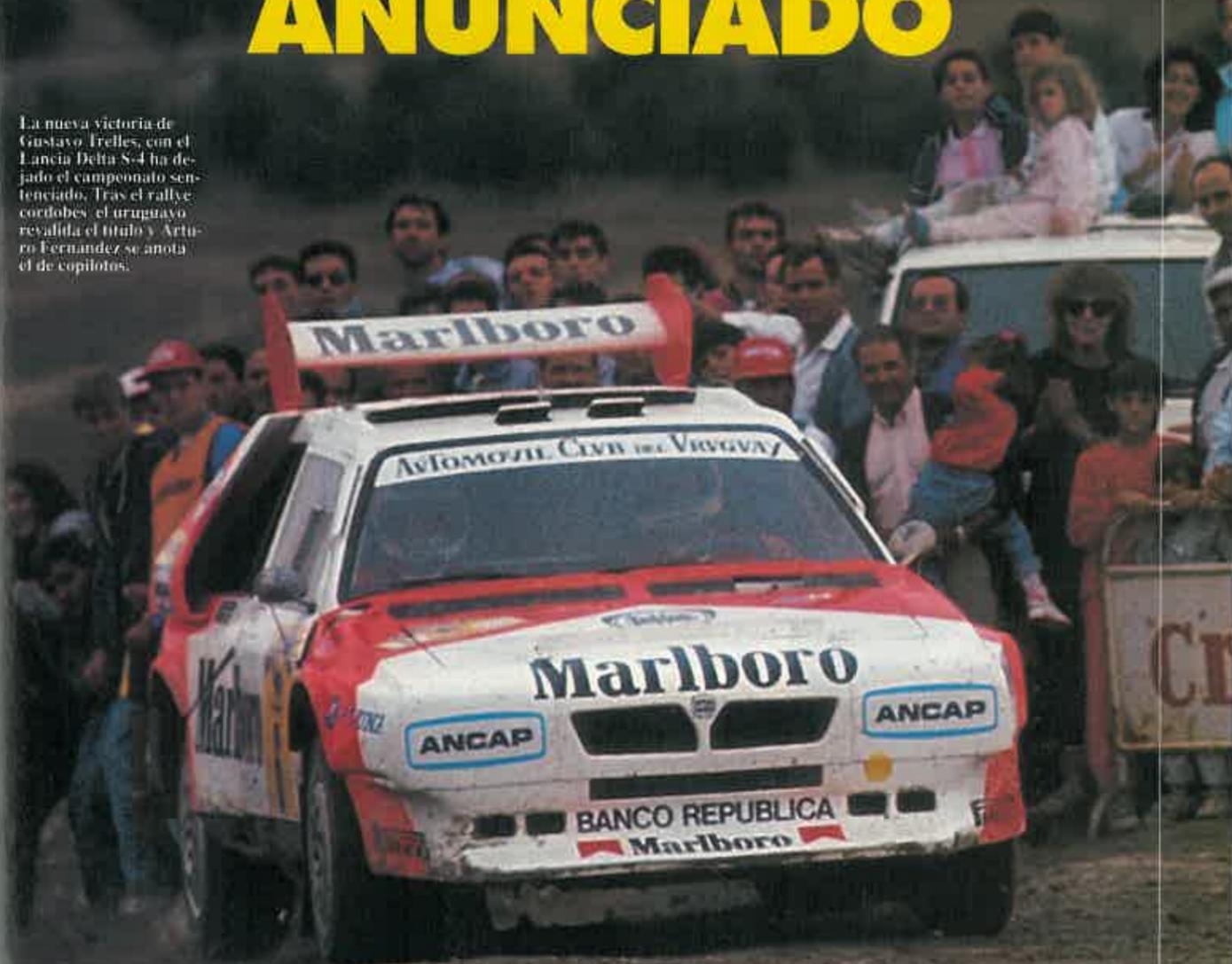
Venga a ver en su concesionario Lancia el Delta que más se adapta a sus necesidades y sienta el placer de conducir un automóvil cuya tecnología punta le ha hecho triunfar como ningún otro.



RALLYE DE TIERRA DE CORDOBA

TRELLES, CAMPEON ANUNCIADO

La nueva victoria de Gustavo Trelles, con el Lancia Delta S-4 ha dejado el campeonato sentenciado. Tras el rallye cordobés, el uruguayo revalida el título y Arturo Fernández se anota el de copilotos.



Enviados especiales
Miguel Ángel Benavé y Alfonso J. Nieto.

COMO todos los pronósticos anunciaban, en Córdoba, escenario por primera vez de un rallye de tierra, el Campeonato que organiza el Raoc ha quedado adjudicado. El título ha ido a parar a manos de Gustavo Trelles que con el Lancia Delta S-4 ha vuelto a saldar con una victoria su quinta participación de la temporada, una participación en principio no previs-



ta por el equipo dada la coincidencia de fechas de la carrera cordobesa con el Rallye de Sanremo, prueba del mundial en la que el uruguayo se vio obligado a abandonar. Este abandono, que pone muy difíciles las cosas a Trelles para lograr el Campeonato del Mundo en grupo N, le ha permitido revalidar su título de tierra en España.

De nuevo, por detrás del inalcanzable Delta S-4, el segundo en la meta cordobesa era Guillermo Barreras. Con el Renault Maxi turbo 4x4 tendrá que jugarse

la última cita del Servia debería de en la clasificación. Precisamente en las lluvias, que no hacían su aparición en Córdoba desde el pasado mes de mayo, cayeron copiosamente el día anterior a la carrera y el sábado por la mañana algunas zonas del recorrido resultaban impracticables. La experiencia del Race permitió una reacción inmediata y, pese a lo mal que se presentaba el panorama, no llegó ni a veinte minutos el retraso sobre el horario previsto, tiempo imprescindible para buscar y señalar un camino alternativo que conducía a la mitad de la primera cronometrada que, de esta forma, no tuvo que ser anulada en su totalidad. El barro también fue protagonista en algunas otras zonas por las que se dudaba que los coches pudieran pasar, sin embargo nadie se quedó en el camino por culpa del estado del piso, y de los cuarenta y ocho equipos que tomaron la salida cuarenta llegaron a la meta; un porcentaje de abandonos muy bajo en un rallye de tierra, y sobre todo, en uno como el de Córdoba cuya característica fundamental era la de tener el



Con el Renault Maxi turbo, arriba, Guillermo Barreras de nuevo se ha tenido que conformar con la segunda posición, por delante del Metro, abajo, de Juan Manuel Pretel. Izaguirre, a la izquierda, fue sexto.



De no ser por un problema de frenos del Citroën AX, Antonio Zanini se habría podido subir al podio. Fue cuarto, logrando imponerse al Metro de "Patxi", abajo, que en la neutralización ya le sacaba solamente dos segundos.



trazado más rápido en la historia de este campeonato. Las medias alcanzadas hablan por sí solas: ciento ochenta kilómetros por hora en la primera pasada por el primer tramo, el más lento, y veinte kilómetros por hora más en la cronometrada más rápida.

Sin concederse la más mínima tregua, el Lancia Delta S-4 de Gustavo Trelles y Arturo Fernández comenzaba su dominio, un dominio que mantendría hasta el final pese a que en esta ocasión, por primera vez en lo que va de temporada, un trompo y un ligero problema eléctrico que no tuvieron trascendencia, enturbiaban la magnífica actuación. Como siempre, por detrás del Delta, Guillermo Barreras y Ramón Mínguez trataban de sacar el máximo partido al Maxi turbo, intentando asegurar la segunda plaza por delante del Lancia Integrale de Salvador Serviá y Jordi Sabater, puesto que el Ford RS 200 de Jesús Puras no acudió a la cita andaluza. La lucha entre el Lancia y el Renault ni siquiera pudo llegar a



RALLYE SAN REMO

16, ROJO, GANA.

Enviado especial

Esteban Delgado

DESPUES de verse humillado por dos ocasiones consecutivas frente a marcas del sol naciente, el equipo Martini-Lancia confiaba en volver a la cresta de la ola del mundial de rallyes con la cita en su propia casa, en el rallye Sanremo, aprovechando el debut del nuevo Lancia Delta Integrale 16 válvulas, con el que la marca de Turín esperaba situarse de nuevo un paso por delante de la

competencia, como así finalmente ha ocurrido. Pero en esta teoría, y más tarde práctica, del equipo italiano no entraba la brillante, una vez más, actuación del piloto español Carlos Sainz.

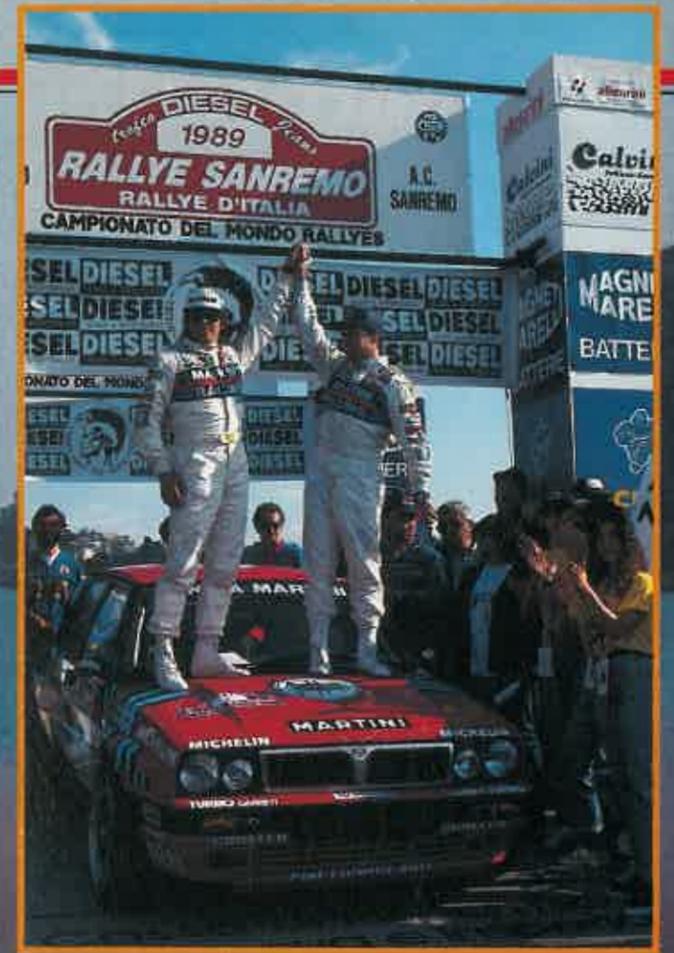
Que a dos tramos del final los tres primeros clasificados, los italianos Massimo Biasion y Alex Fiorio y nuestro compatriota se hallasen separados por tan sólo tres segundos después de más de quinientos kilómetros cronometrados y cuatro largas jornadas, lo dice prácticamente todo, o por lo menos

hace pensar en el todo o nada apostado de una sola vez en la ruleta del próximo Casino de Montecarlo. Al final, la bola se detendría en el 16, rojo, de Massimo Biasion, por delante de Alex Fiorio y su Lancia Integrale, a únicamente cinco segundos, y de Carlos Sainz con su Toyota Celica, a sólo 25 segundos. Todo ello en una edición al menos tan emocionante como la vivida en la edición de 1976 de la prueba italiana, cuando Bjorn Waldegaard venció por tan sólo cuatro segundos a su compañero Sandro Munari, después

de partir ambos con el mismo tiempo en la última especial, donde el sueco había sido detenido, y que constituye hoy por hoy la mínima diferencia existente en una prueba del campeonato del mundo de rallyes.

A pesar de tener estipulado en su contrato disputar ocho pruebas a lo largo de la presente temporada, Ove Andersson decidía a finales de julio que Carlos Sainz no acudiese al rallye de Australia para, en su lugar, llevar a cabo las correspondientes pruebas de neumáticos con vistas al rallye Sanremo. De esta forma, a la semana siguiente de su impresionante actuación en Finlandia, rubricada con un tercer puesto, el piloto español se dirigía en primer lugar a las montañas próximas al sur de Liguria, a la tradicional prueba de Pieve di Teco, para probar distintos compuestos de neumáticos para

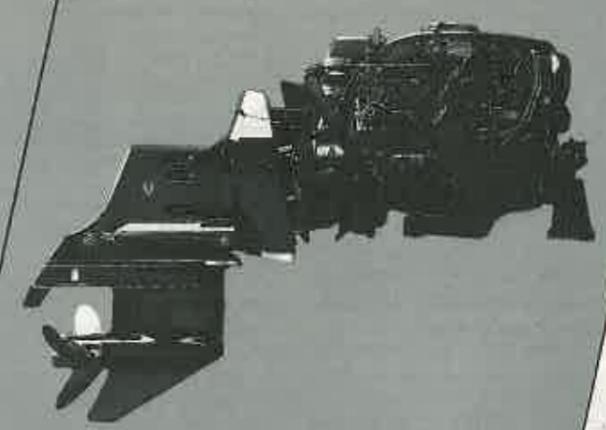
Massimo Biasion lograba en un impresionante ataque final su tercera victoria consecutiva en el rallye de Sanremo, así como matemáticamente su segundo título mundial.



EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE™ Fuera bordas

OMCobra™ Dentro Fuera bordas



OMC Sea Drive™ Motores con Bracket

FOUR WINNS™ Embarcaciones



BARACRAFT™ Botes de aluminio



EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO

Experiencia de toda confianza.

MOTORMASO S.A.
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

rino se habían celebrado por última vez en 1980.

Los resultados de las pruebas habían satisfecho a Carlos Sainz tanto como a los hombres de Pirelli, más que encantados de trabajar con el piloto madrileño. Sin embargo, si la superioridad de los Lancia en asfalto ya era obvia anteriormente, ahora, con el nuevo Delta Integrale de 16 válvulas, debía resultar casi insalvable. En esta ocasión sólo el español disponía de un Toyota nuevo de trinca, mientras que Juha Kankkunen debía contentarse con el utilizado por él mismo en Finlandia, con motores soplando a 1,3 bares, pero sin contar con las carrocerías más aligeradas, que descansaban en Colonia ante el estado de los tramos de tierra, pesando 1.240 y 1.245 kilos, respectivamente, cada vehículo, frente a los 1.120 del nuevo Lancia de Massimo Biasion, sólo



Nuevo accidente de Auriol con el Lancia
El nuevo Integrale 16V quedó destrozado

veinte kilos por encima del límite establecido.

Todo esto quedaba reflejado en los tiempos tras los cuatro tramos de asfalto de la primera etapa, donde, en poco más de sesenta kilómetros, Carlos Sainz quedaba relegado a 40 segundos del Lancia de Didier Auriol, mostrándose descontento el madrileño de los reglajes de suspensión que hacían de su Toyota resultara en exceso subvirador, haciendo subir la temperatura de sus neumáticos. Es decir, una diferencia cercana al segundo por kilómetro, si exceptuamos el último tramo, Passo Ginestro, más veloz que los anteriores, donde esa diferencia se reducía a la mitad.

Con la llegada de los tramos de

La Torre de Pisa, un marco incomparable para el líder Carlos Sainz
El Toyota Celica demostró en la tierra estar a la altura de los Lancia

asfalto. Se trataba de los Pirelli D5 ya vistos en Córcega, pero especificados para un mayor kilometraje, con estructura similar a la utilizada en las gomas de cualificación de Fórmula 1. Después, el turno correspondía a los neumáticos de tierra, ensayados en Casole Val d'Esca, al oeste de Siena, en especial la nueva medida 205/65-15 en ca-

lidades SG 35 y 90, responsables en parte del éxito de Juha Kankkunen en Australia. Esta febril actividad del piloto español sólo se vio interrumpida para acudir a la boda de un amigo, para comenzar a continuación los entrenamientos de la prueba italiana, en la que los tramos de tierras en la zona entre las ciudades de Arezzo y San Ma-

tierra, el fiel de la balanza se equilibra y en el primero de ellos Sainz obtenía ya el mejor tiempo, llegando al final de la etapa en Arezzo en segunda posición, a 18 segundos de Alex Fiorio, después de haber perdido diez en un tramo ante un falso pinchazo. Al día siguiente, con catorce tramos de tierra por delante, el piloto de Toyota comenzaba a limar diferencias aprovechando los problemas de sus rivales. Con un tiempo desapacible y el terreno enfangado, Carlos Sainz lograba hacerse con la primera posición en el vigésimo primer tramo, dejando a sus rivales, Fiorio y Biasion, a 1m. y 2s. y a 1m. 44s., respectivamente. Y ello a pesar de un desgaste excesivo de sus neumáticos, debiendo cambiar únicamente el diferencial delantero, con lo que quedaban solucionados los problemas de tracción surgidos al inicio de la etapa y no cometiendo más error que un trompo a lo largo de la jornada. Un día marcado por siete tiempos scratch que dejaban abierta una puerta a múltiples cálculos, para saber si los Lancia podrían recuperar tamaña diferencia, el potencial del nuevo Martini-Lancia Delta Integrato 16V iba a quedar patente sobre el asfalto, volviéndose a repetir la diferencia de un segundo por kilómetro más rápido que el Toyota. El piloto italiano optaba por una suspensión más dura en el tren posterior que durante la primera etapa, mientras en Lancia subían la presión de turbo hasta límites fiables (1,7 bares), no como en Finlandia. Afrontando una noche decisiva no en las mejores condiciones físicas, con un fuerte dolor de cabeza, Biasion tan sólo se vio retrasado por problemas de frenos y subviraje, patentes sólo en el crono del antepenúltimo tramo, Vignai, donde el nuevo campeón del mundo perdió 21 segundos, posibilitando la diferencia de tres segundos entre los tres primeros clasificados. Una gran victoria para un gran campeón que el año que viene lo tendrá un poco más difícil, si cabe.

Como queriendo acallar las voces en su contra después de su inclusión el próximo año en el equipo Martini-Lancia, Alex Fiorio, el hijo del director deportivo de Ferrari, llevaba a cabo la mejor carrera de su vida demostrando su madurez. Después de los problemas de sus compañeros de equipo, Fiorio se las tuvo que ver con Carlos Sainz, a quien trató de contener antes de sufrir problemas de temperatura de agua al término de la primera etapa y de ver como su cambio quedaba bloqueado en tercera al inicio de la segunda. Problemas que se repetirían durante la jornada cediendo el liderato al español después de haber sabido soportar magníficamente la presión de estar arriba, sin cometer error alguno.

Líder tras los cuatro primeros tramos del rallye Sanremo. Dario Cerrato rompía el diferencial trasero de su Lancia-

Jolly Club nada más tomar la salida en el quinto, sufría un toque en la rueda delantera derecha y terminaba también con el diferencial delantero roto, perdiendo más de cuatro minutos a los que se sumaba uno de penalización. Por si ello fuera poco, Cerrato era detenido por la policía en el enlace entre la Liguria y la Toscana, pasando de la décima posición a la quinta al término de la etapa de tierra, para conseguir la cuarta plaza final durante la última noche.

Después de tomar la salida con dos costillas rotas, consecuencia de un pequeño accidente en Australia, y de anunciarse oficialmente su fichaje por el equipo Martini-Lancia, Juha Kankkunen prácticamente dejaba de ser noticia en este rallye Sanremo. Superado regularmente por Carlos Sainz, el finlandés perdía contacto con su compañero de equipo después de, primero, pinchar en un tramo rodando seis kilómetros sobre la llanta, y romper un semieje en el siguiente momento en el que era superado por Biasion en la tercera posición. Luego, durante la última noche, Kannkkunen perdería otro puesto al penalizar cuatro minutos después de sustituir el embrague de su Toyota Celica a los 160 kilómetros de asfalto de la última etapa.

Calculadora en mano, Carlos Sainz lo tenía difícil, pero cada uno tenía su turno para jugar: para ganar, para salir con las manos vacías o lo dado por lo tomado. Esperaba, pues, una larga noche para todos y en especial para Juanjo Lacalle, a quien ni un tubo de Valium 10 hubiese calmado. De esta forma, durante la tarde volvía a ocupar su puesto de copiloto para repasar las notas del primero, segundo y último tramo, reanotando ciertas curvas con la indicación «con mucha fe...». Sin embargo, como en el cuento de «Cenicienta», a medianoche se empezó a romper el encantamiento. 10s, 12s, 17s y 19 segundos en los cuatro primeros tramos reducían poco a poco las diferencias, viéndose el español superado regularmente por los Lancia de Biasion, Fiorio y Dario Cerrato, así hasta llegar a la prueba de San Bernardo, donde un acelerador atascado le costaba a Sainz 43 segundos, pasando Massimo Biasion a compartir el liderato del rallye Sanremo con el piloto de Toyota, quien finalmente se veía superado por sólo 25 segundos en la llegada.

Resumiendo, una actuación sin tacha de Carlos Sainz, felicitado por Claudio Lombardi al final de la prueba, por una vez libre de problemas mecánicos importantes y recompensada por un dignísimo tercer lugar que le sitúan entre los diez primeros clasificados en el Mundial de Pilotos.

Sabida es la tradición de que cada nuevo modelo Lancia haga su debut de forma triunfal en el mundial de rallyes. Después del Delta S4 (RAC 85), Delta



Magnífica carrera de Alessandro Fiorio, líder durante buena parte de la prueba, que supo mantener la cabeza sobre sus hombros en todo momento, sin cometer ningún error, habiendo olvidado por completo su accidente en Montecarlo.



Alain Orelle obtuvo la victoria en Grupo N. Es el nuevo líder de la Copa FIA.

Después de anunciarse su fichaje por el equipo Lancia, el finlandés Juha Kankkunen se vio en todo momento superado por Carlos Sainz, retrasado también por distintos problemas mecánicos.



Patrick Snijers nunca pudo inquietar a sus compañeros de equipo ni a los Lancia, sufriendo algunos momentos de incertidumbre en la tierra como el de esta foto.



Marc Duez proporcionó buenos momentos a los «tifosi» logrando además la victoria en la categoría de dos ruedas motrices con su BMW M3 sin que nadie le inquietase.



Carlos Sainz obtuvo diez tiempos scratch en la tierra con su Toyota Celica. La mecánica del vehículo japonés se vio más respetada que en otras ocasiones.



Dario Cerrato perdió su opción cuando en el quinto tramo tuvo un pequeño incidente. En la salida les rompió el diferencial trasero y delantero perdiendo cuatro minutos.



Claudio Lombardi.

PLANES LANCIA PARA 1990 EL REGRESO DE JUHA KANKKUNEN

Como viene siendo habitual, el equipo Martini-Lancia aprovechaba el rallye Sanremo para dar a conocer sus planes para la próxima temporada, aunque ya no eran prácticamente noticia.

Claudio Lombardi confirmaba en primer lugar la marcha de Markku Alen después de dieciséis años ininterrumpidos de servicios y la vuelta de Juha Kankkunen al equipo con el que consiguiese su último título mundial

en 1987. Con el finlandés, el equipo italiano estará compuesto básicamente en 1990 por el italiano Massimo Biasion, el francés Didier Auriol y el finlandés Juha Kankkunen, participando cada piloto en un mínimo de siete pruebas. A ellos se unirá Alex Fiorio en Argentina y Kenia al menos, lugar este donde será el encargado de realizar los diferentes ensayos, e Yves Loubet que participará en el Tour de Corse y en los rallyes Catalunya y Costa Smeralda. Igualmente y para evitar problemas, se tienen dispuestas las formaciones hasta Grecia, con cuatro participaciones para cada piloto. Estas son:

— **Rallye de Montecarlo:** Massimo Biasion, Didier Auriol y Juha Kankkunen.

— **Rallye de Portugal:** Massimo Biasion, Didier Auriol y Juha Kankkunen.

— **Rallye Safari:** Massimo Biasion, Alex Fiorio y Juha Kankkunen.

— **Tour de Corse:** Didier Auriol e Yves Loubet.

— **Rallye Acrópolis:** Massimo Biasion, Didier Auriol y Juha Kankkunen. Será interesante ver si Lombardi sabe imponer orden en su gallinero y si vuelven a repetirse hechos poco deportivos como los vistos la última vez que el finlandés condujo para el equipo italiano.

de la carretera. Hasta entonces Biasion había preferido no arriesgar en demasía en los primeros compases, pero el abandono de su compañero de equipo le dejaba como nuevo líder..., aunque por breves momentos. Breves porque en el siguiente tramo el piloto de Basano del Grappa pinchaba la rueda delantera izquierda, debiendo rodar sobre la llanta más de once kilómetros, concediendo más de dos minutos a Carlos Sainz que le adelantaba dentro de la prueba, bajando a la quinta posición. Durante la segunda etapa de tierra,



Ni Zanussi ni Aghini lograron terminar. El Peugeot 405 M16 no es aún competitivo

Biasion sólo lograba recuperar seis segundos a Sainz, acabando a un minuto 44 segundos del piloto español.

La victoria entre los vehículos de dos ruedas motrices correspondió finalmente al belga Marc Duez y su BMW M3, superespectacular tanto en tierra como en asfalto, donde sólo se vio superado por el Peugeot 405 M16, de Andrea Zanussi, después de sufrir problemas con el colector de escape.

Sorpresa en el grupo N, donde el líder de la Copa FIA, el uruguayo Gus-

tafano Trelles, se veía obligado a abandonar con problemas en la centralina de su nuevo Lancia Delta Integrale 16V, comprometiendo seriamente su posición, sobre todo, después de la victoria del francés Alain Oreille y su Renault 5 GT Turbo que merced a su excursión australiana y a su victoria aquí en Italia se convierte en el nuevo líder. Importante también la segunda plaza del belga Gregoire de Mevius, que después de penalizar cinco minutos en la superespecial de Ospedaletti por problemas de alimentación en su Mazda 323 4WD, lograba alzarse hasta la segunda posición y mantener sus esperanzas, sobre todo después del abandono de Pascal Gaban (Lancia Delta Integrale) por rotura del cambio).

tavo Trelles, se veía obligado a abandonar con problemas en la centralina de su nuevo Lancia Delta Integrale 16V, comprometiendo seriamente su posición, sobre todo, después de la victoria del francés Alain Oreille y su Renault 5 GT Turbo que merced a su excursión australiana y a su victoria aquí en Italia se convierte en el nuevo líder. Importante también la segunda plaza del belga Gregoire de Mevius, que después de penalizar cinco minutos en la superespecial de Ospedaletti por problemas de alimentación en su Mazda 323 4WD, lograba alzarse hasta la segunda posición y mantener sus esperanzas, sobre todo después del abandono de Pascal Gaban (Lancia Delta Integrale) por rotura del cambio).

CLASIFICACION FINAL

1.º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale), 6 horas, 48 minutos, 30 segundos, 2.º Fiorio-Pirollo (Lancia Delta Integrale), a 5 s., 3.º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 25 s., 4.º Cerrato-Cerri (Lancia Delta Integrale), a 6m. 1s., 5.º Kankkunen-Piironen (Toyota Celica GT-Four), a 9m. 10s.; 6.º Snijers-Colebunders (Toyota Celica GT-Four), a 21m. 45s.; 7.º Duez-Lopes (BMW M3), a 25m. 37s.; 8.º Alessandrini-Alessandrini (Lancia Delta Integrale 16V), a 29m. 28s.; 9.º Oreille-Thimontier (Renault 5 GT Turbo, grupo N), a 45m. 2s.; 10.º De Mevius-Lux (Mazda 323 4WD, grupo N), a 45m. 46s.

PRINCIPALES ABANDONOS

TC 2. Schwarz (Audi 200 Quattro), accidente
TC 3. Gaban (Lancia Integrale), cambio
TC 7. Zanussi (Peugeot 405 M16), embrague
TC 6. Auriol (Lancia Integrale 16V), accidente
TC 12. De Martini (Audi 90 Quattro), bomba gasolina
TC 14. Trelles (Lancia Integrale 16V), centralina.

TC 24. Aghini (Peugeot 405 M16), semeje

MUNDIAL DE MARCAS: 1.º Martini-Lancia, 140; 2.º Toyota, 84; 3.º Mazda, 59; 4.º Audi, 43; 5.º Mitsubishi, 38; 6.º BMW, 37; 7.º Renault, 30; 8.º Nissan, 18; 9.º Volkswagen, 15; 10.º Renault Argentina, 10

MUNDIAL DE PILOTOS: 1.º Massimo Biasion, 106; 2.º Alex Fiorio, 65; 3.º Mikael Ericsson y Didier Auriol, 50; 5.º Juha Kankkunen, 48; 6.º Ingvar Carlsson, 40; 7.º Kenneth Eriksson, 37; 8.º Markku Alen, 27; 9.º Carlos Sainz, 24; 10.º Marc Duez, 21.

COPA FIA PILOTOS GRUPO N: 1.º Alain Oreille, 46; 2.º Gustavo Trelles, 39; 3.º Gregoire de Mevius, 38

TRAMO A TRAMO

	Disp.	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	6.º
Biasion	34	15	9	5	4	—	—
Sainz	34	10	4	7	6	5	2
Fiorio	34	4	10	8	9	2	1
Cerrato	34	3	7	6	6	8	2
Kankkunen	34	2	4	7	5	11	4
Auriol	6	2	3	—	—	—	—

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Auriol y Kankkunen; TC 2-3, Auriol; TC 4, Auriol y Cerrato; TC 5, Auriol; TC 6, Biasion; TC 7-20, Fiorio; TC 21-29, Sainz; TC 30, Biasion y Sainz; TC 31-34, Biasion

TRAMO A TRAMO

● La verdad es que el mercado de los rallyes parece haber cobrado tanta actividad como la bolsa de Nueva York en estos días. Después de su última

participación en el rallye Acrópolis de 1987, bicampeón mundial, el germano Walter Rohrl anunciaba su firma por el equipo Mitsubishi, a partir del próximo Montecarlo hasta un total de cinco participaciones, junto al finlandés Ari Vatanen.

● Igualmente se hacía oficial mediante un comunicado la inclusión de Markku Alen en el equipo Subaru por dos años, que estará bajo la responsabilidad técnica del equipo Prodrive de David Richards. La primera prueba será el Safari, donde el piloto finlandés deberá llevar a cabo una importante labor de puesta a punto.

● El nombre del segundo piloto será anunciado en el RAC de Inglaterra, si bien el acuerdo de Fina con el Jolly Club para 1990 pone difícil la situación al belga Marc Duez, que se había dado casi por seguro su integración en el equipo japonés.

● En el equipo Toyota queda por

confirmar la presencia de Kenneth Eriksson, mientras se habla de la llegada de Jorge Recalde que tendría un pequeño programa de participaciones en Kenia, Argentina y Costa de Marfil, teniendo también el argentino contactos con Andrew Cowan para un programa similar.

● Tarea de grandes dimensiones la del Jolly Club. Además de afrontar el Europeo de Rallyes (ocho pruebas con Robert Droogmans), hará lo propio con Dario Cerrato (Montecarlo, Portugal y Sanremo), Alex Fiorio (Acrópolis, 1.000 Lagos, Sanremo y RAC) y de nuevo Droogmans (RAC). Además del campeonato tricolor.

● Durante los entrenos del Sanremo, Luis Moya celebraba una fiesta de cumpleaños en la que era obsequiado con un pequeño canguro (de felpa, claro) con las firmas de sus compañeros de equipo, triunfadores en la isla-continente.

● En el equipo Toyota queda por



Cerrato y Biasion, dos nuevos reclutas. Grandes protagonistas del rallye Sanremo



EL LIMITE LO ELIGES TU

Ahora con el nuevo neumático
Radial MP 7 Sport,
tu decides hasta donde quieres llegar (*).

Descubre tu límite!

- Carcasa monotela en nylon con ángulo a 90° (Radial) y 2 cinturas de fibra de Kevlar para dar mayor ligereza al conjunto rodante, disminuir el efecto giroscópico y favorecer la maniobrabilidad incluso a altísimas velocidades.
- Nueva geometría tres radios diferenciados progresivamente para aumentar las prestaciones del neumático en línea recta, a media y máxima inclinación.
- Diseño de las regatas a "boomerang", que proporciona un perfecto drenaje del agua sobre pisos mojados.
- Regata central discontinua, que evita la imprecisión de guía a alta velocidad.

(* Índice de velocidad ZR: 280 km/h.

Descúbrelo en...

FRANCISCO SELLES

C/ Liria, 1 - Tfno. 160 10 06 BETERA (Valencia)

NEUMATICOS MOTO

Venta • Reparación • Montaje y equilibrado electrónico

Pirelli. Elegido por los elegidos.



Boxes

TRAS la disputa de la sexta prueba del Campeonato de España de Fórmula Ford en el circuito portugués de Estoril, el piloto Víctor López, que en Estoril ha logrado la segunda posición. El resultado obtenido el título de Campeón de España de esta especialidad de Fórmula Ford. Los siguientes clasificados españoles en esta carrera disputada en este circuito fueron Pedro Bastos, en quinta posición, y Roger Morback, en la sexta plaza.

AUDI se está consolidando como una de las marcas favoritas para alzarse con el título en el Campeonato Americano IMSA-GTO. El resultado obtenido en la última carrera, en la que obtuvieron la primera y segunda posición, les sirve para acercarse a Mercury, marca que encabeza la clasificación.

to tres o cuatro participaciones.

EN el concesionario barcelonés Catalunya Motor, Seat y el Mundo Deportivo hicieron entrega de los XXI Premio Mejores Futbolistas 1988-89. El gran vencedor ha sido el portero del Real Club Deportivo Español, Tommy N'Kono, que fue galardonado como mejor deportista y portero.



LA Jolly Club quiere volver a participar en el Campeonato de España de Rallyes de asfalto con el Integrale de 16 válvulas. Si, como parece, Salvador Serviá declina la oferta y sigue con la tierra y los raids, se barajan otros nombres: Jesús Puras o Mía Barolet. Todo dependerá de los planes de Ford España para el '90, que aún no han sido confirmados.

DEFINITIVAMENTE, Pep Bassas no acudirá a Tenerife. Pese a la presencia de Ponce y Capdevila, no parece difícil una victoria de Puras. El cántabro se jugará el Campeonato de España en el rallye El Corte Inglés y dispone del mejor coche para ganarlo incluso con la presencia de Sainz. Bassas necesita puntuar (ganando su clase) como sea en la prueba insular si no quiere llegar al Valeo con la obligación de ganar al piloto de Ford. Final, pues, apasionante del Campeonato de España.

EL americano Bobby Donner, que el pasado mes de julio lograra la vic-

toria en la clásica carrera en cuesta norteamericana de Pike's Peak, ha muerto como consecuencia del accidente que sufrió cuando un gamo se cruzó en su camino mientras entrenaba otra carrera de este tipo en Colorado Springs, en el estado de Colorado. El piloto norteamericano, que circulaba a una velocidad en torno a 200 km/h en el momento del accidente, murió en el acto.

CON su tercera posición en la prueba disputada en el circuito del Jarama, el italiano Massimo Sigala ha



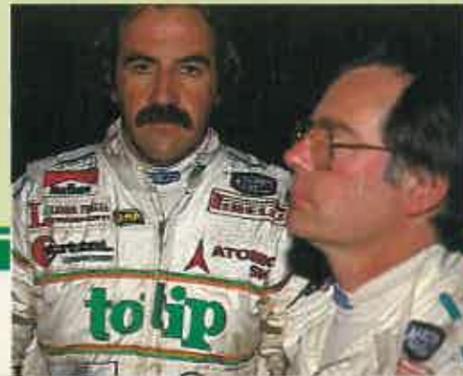
logrado por cuarto año consecutivo el título de Campeón de la Euro Cup disputada este año con los Renault 21 Turbo. De cara a la próxima temporada el italiano parece dispuesto a cambiar este campeonato por el mundial de Sport Prototipos.

EN el rápido circuito británico de Donington se disputó la última prueba del Campeonato inglés de F. Ford 1.600. Nuestros representantes en esta ocasión no tuvieron mucha suerte. Alvaro de Arenzana, fue el mejor clasificado, en el puesto dieciséis. Víctor López, en el dieciocho, y Jordi Gené no pudo acabar la carrera.

EN Quebec, Canadá, se va a disputar una extraña y al mismo tiempo divertida carrera para motonieves, que cuenta con el patrocinio de Damart, empresa fabricante de prendas de abrigo, y de Rhone Poulenc. La prueba consta de un recorrido de 2.500 kilómetros todos ellos secretos y sin posibilidad de reconocimiento, y repartidos en un total de 12 etapas.

LA afición a los coches antiguos es cada vez un hobby más extendido. Una prueba como le Mille Mi-

Jorge Recalde está buscando un coche competitivo para el próximo año.



glia, que cada año concentra a los mejores coches deportivos de todos los tiempos, se disputará en su edición 90 entre los días 17 y 20 de mayo. Serán admitidos todos los vehículos construidos entre 1927 y 1957 de carácter deportivo, y también algunos otros coches, no deportivos pero que hayan tenido alguna significación dentro del mundo de las carreras.



Walter Rohrl vuelve al Mundial de Rallyes. Lo hace integrado dentro del equipo oficial Mitsubishi.

MUNDIAL DE RALLYES

FICHAJES Y TRASPASOS

CON la disputa del Rallye San Remo, y cuando sólo falta una prueba por disputar del Campeonato del Mundo que ya tiene ganador, el italiano Massimo Biasion, todo el interés de este certamen internacional se centra en los fichajes millonarios que algunos fabricantes están haciendo.

El primero y uno de los más sonados es el de Juha Kankkunen, que tras su paso por Lancia en la temporada 87, en la que lograba el título mundial y tras una salida del equipo italiano no demasiado buena, ahora dos años después vuelve al equipo Lancia-Martini. Con ello este equipo contará para la próxima temporada con los campeones del mundo de los 4 últimos años. Por otro lado, el que abandona Lancia tras

Juha Kankkunen volverá a vestir los colores de Lancia. Después de una mala experiencia con este equipo ha decidido volver.



FORMULA 1

BALESTRE NO QUIERE POLEMICA

LA no participación del piloto británico Nigel Mansell en el Gran Premio de España de Fórmula 1 ha traído consigo una buena cantidad de polémica en torno a este campeonato. Por ello, y de cara a evitar que esta polémica siga creciendo, el presidente de la FISA, Jean Marie Balestre, ha realizado una rueda de prensa en la que ha dejado muy claro que la clasificación del G.P. de España es firme y que es puntuable para el Campeonato del Mundo de Fórmula 1.

Para ser aún más tajante en sus afirmaciones, el presidente de la FISA ha realizado un símil entre la situación del problema de Mansell y la de un partido de fútbol en el que el árbitro señala un penalty. Aunque luego se compruebe que el pe-



nalty no ha existido, el resultado del partido no se cambia. Y con el caso Mansell ha ocurrido lo mismo. Se le descalificó en el G.P. de Portugal por utilizar la marcha atrás en los boxes y se le sancionó con una carrera por no hacer caso de la bandera negra. La carrera era la de España, y el tema está zanjado.

Por otra parte, se ha hablado también mucho sobre la dificultad para los pilotos de ver una bandera negra cuando están en carrera, una semana después de la situación creada por Mansell, el brasileño Senna no vio esta bandera en unos entrenamientos en Jerez de la Frontera. Se ha previsto la posibilidad de variar el reglamento.



BALLESTA



El salto a la fama de Carlos Sainz



J. M. CASANOVAS

EN la prehistoria de los rallyes, cuando los turbos no existían, las cuatro ruedas motrices eran inimaginables y las cuatro válvulas por cilindro sólo cabían en la cabeza de un ingeniero soñador, el automovilismo español se atrevió a cruzar los Pirineos. Seat tuvo la osadía de crear un **equipo de competición** con unos coches que parecían taxis y que en manos de **Zanini** y **Cañellas** se colaron entre los cinco primeros en **Montecarlo**.

Esta gesta, junto al título europeo de rallyes conquistado por Antonio Zanini con un Porsche que alquilaba en Francia, es lo mejor de nuestro palmarés en este campo. Lo mejor hasta que **Carlos Sainz** ha decidido hacer punto y aparte.

El salto a la fama de Carlos Sainz ha sido espectacular. En 1988 se convirtió en el primer español que consiguió ser líder de una prueba del Mundial al ganar en el autódromo de Estoril la etapa prólogo del Rallye de Portugal a los mandos de un Sierra Cosworth de dos ruedas motrices.

En 1989, el campeón nacional de 27 años tuvo el honor de ser el primer español fichado por una marca oficial puntera para disputar el Mundial. Y este mismo año, Carlos ha liderado dos carreras — **1.000 Lagos** y **San Remo** —, demostrando que está al nivel de los me-

jores. No sólo eso, sino que los dos únicos rallyes que ha terminado, lo ha hecho subiendo al podium como tercer clasificado tras los **todavía intocables** Lancia.

Consecuencia directa de este buen hacer, de una profesionalidad a toda prueba, es que la marca italiana campeona del Mundo le ha hecho una oferta que nuestro compatriota ha rechazado **inteligentemente**. Toyota, de cara a 1990, no sólo le ofrece un programa más completo, sino que incluso va a ser el **primer piloto**.

Lo único que le falta a Sainz es ser el primer español que gana un rallye del **Campeonato del mundo**. Que nadie se inquiete. Pronto lo conseguirá. En San Remo fue líder hasta el último día y se le escapó el triunfo por sólo ¡25 segundos! La culpa más que suya fue del Toyota, que pesaba 120 kilos más que el Lancia de **Masimo Biasion**, lo que sobre asfalto se paga a alto precio. Es por ello que el tercer puesto de la prueba italiana nos sabe a gloria y para nosotros, tiene el valor de la **victoria**.

En la próxima prueba puntuable, en el RAC inglés, Carlos Sainz saldrá por méritos propios con la vitola de **favorito**. Tras un año de aprendizaje, su Toyota está cerca de ser un coche ganador y nuestro compatriota se ha ganado a pulso el título de piloto revelación del año.

Así se expresa el talento.



Peugeot 405. La última expresión del talento creador de Peugeot.

Un automóvil que despierta admiración en toda su gama: Gasolina, Turbodiesel, Break, Automático y Tracción Integral a las cuatro ruedas. Distintas manifestaciones de un mismo concepto de talento.

Con motores de aleación ligera y 16 válvulas que alcanzan hasta 160 cv. de potencia. Todo un avance en prestaciones. Ajuste hidráulico de taqués. Sistema Motronic para controlar la inyección de combustible y el encendido. Los últimos avances tecnológicos, electrónicos y mecánicos para garantizar una permanente puesta a punto. Porque así se expresa el talento.

El talento de las formas y el espacio encuentra su máxima expresión en el interior del Peugeot 405.

Asientos con regulación lumbar y tapicería incluso en cuero. Y todos los dispositivos electrónicos para hacer de la conducción un placer que provoca admiración. Porque así se expresa el talento.

La máxima expresión del talento aerodinámico se dibuja con línea maestra en el perfil del Peugeot 405. Con un coeficiente de penetración de sólo 0,30 CX, cristales enrasados, paragolpes integrados, spoiler... Un diseño arrogante y seguro. Porque así se expresa el talento.

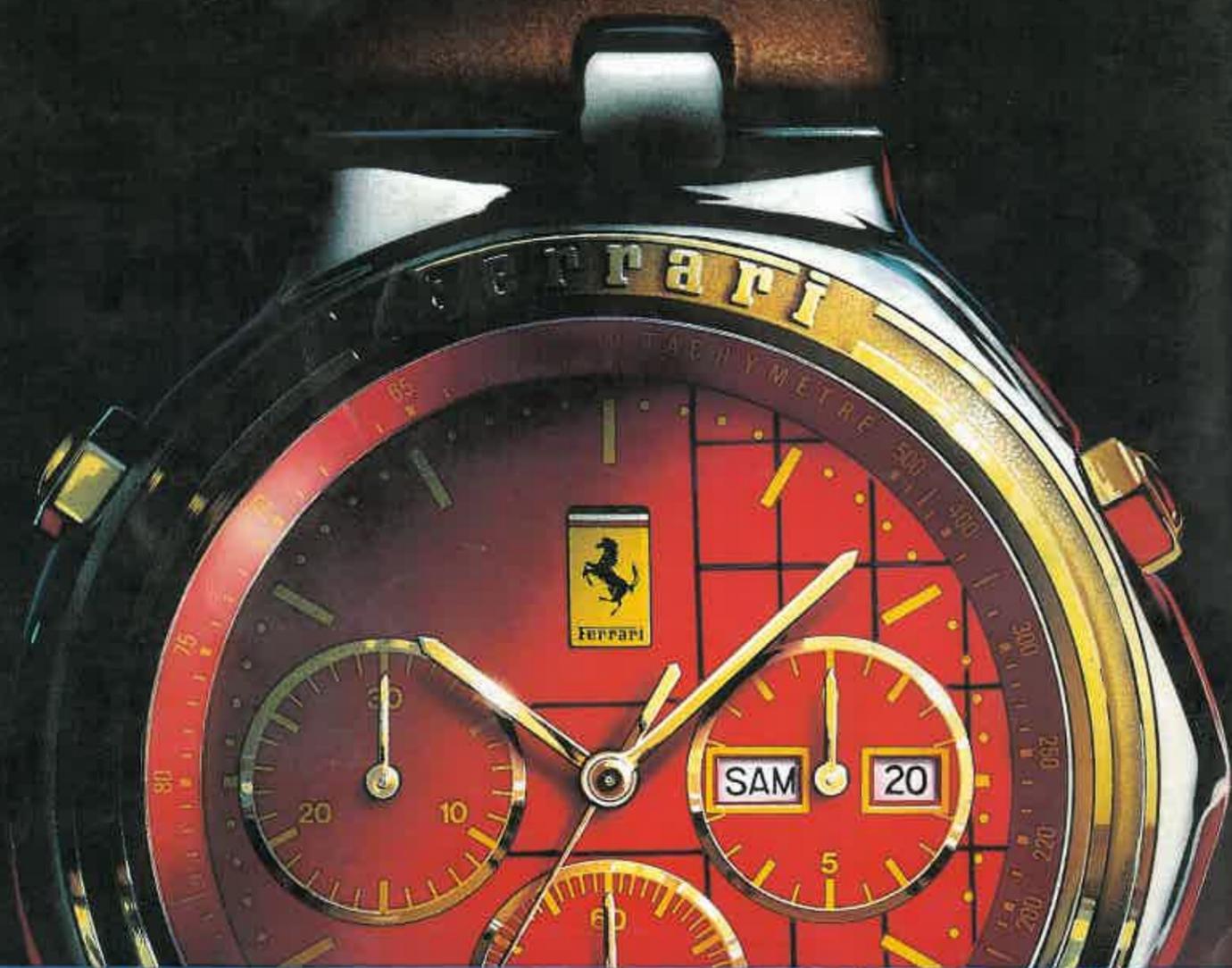
PEUGEOT 405 EXPRESION DE TALENTO.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



EL RELOJ.



Ferrari Formula 

TECNOLOGIA Y DISEÑO

PRUEBA DEL ULTIMO FIAT UNO



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

21 de octubre de 1989 • Núm. 313 • 275 ptas.

COMPARATIVA

LA ULTIMA MODA
4x4 Y 16V



RENAULT 21 CON PORTON TRASERO

NUEVOS
EN ESPAÑA



**PODERIO DE SAINZ EN
EL MUNDIAL DE RALLYES**

