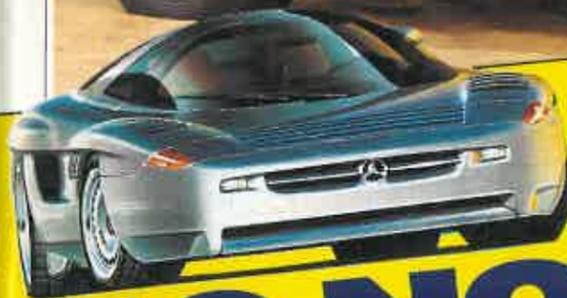


EL 4x4 DEL AÑO

CONTACTO
SUZUKI
VITARA



AUDI 100 / 200 • FERRARI 348 BITURBO Y MONDIAL
4 x 4 • FIAT TIPO CABRIO • FORD FIESTA Y SCORPIO
TRES VOLUMENES • LANCIA DELTA • MERCEDES C-112
PORSHE 911 • VOLKSWAGEN MINI VAN

10 NOVEDADES

COMPARATIVA 16 VALVULAS



VW GOLF GTI 16 V CONTRA BMW 318 iS



PENNZOIL PROTECCION LIMITE.



LUBRICANTES PENNZOIL. N.º 1 EN U.S.A.

Las carreras de Dragsters, no sólo son uno de los más llamativos espectáculos de los Estados Unidos, son también un banco de pruebas donde se experimentan grandes avances tecnológicos en mecánica del automóvil, los motores funcionan al máximo rendimiento. Una de las claves en esa lucha es la lubricación. Las altas temperaturas y la enorme fricción a la que se somete a las

máquinas hacen que el aceite sea tan importante como el propio combustible. Por eso la gran mayoría utiliza Pennzoil en las competiciones. Y por eso, la gran mayoría de los automovilistas norteamericanos usan alguna de las variedades de lubricantes Pennzoil en sus motores. A partir de ahora también usted puede hacerlo. Pennzoil se vende ya en España.

El imperio de Su Majestad

HACE pocas semanas, el futuro de una marca tan prestigiosa como la británica Jaguar pendía de la visceral rivalidad entre los dos fabricantes más importantes del mundo: General Motors y Ford. Ambos se habían planteado su adquisición, pero de distinta forma. Ford, con el firme convencimiento de llegar a controlar Jaguar; G. M., con la idea de comprar un 30 por ciento de la compañía.

Al final, la marca del óvalo ha ganado la partida poniendo encima de la mesa 300.000 millones de pesetas, al día siguiente de que el gobierno británico diera luz verde a la venta. Un alto precio para algunos, justificado para otros, entre ellos Lindsey Halsytead, presidente de Ford Europa, que considera a Jaguar portadora de los « valores eternos » de la industria británica.

El Grupo Rover se encuentra íntimamente ligado a la marca japonesa Honda. Sus nombres gloriosos, MG, Triumph... no tienen la fuerza de antaño. Nissan, Toyota y la propia Honda se han instalado como fabricantes en el Reino Unido... El imperio de

Su Majestad se ha diluido tanto en los últimos años, que al día de hoy, además de Jaguar, el peso de la tradición es una responsabilidad a cargo de Rolls Royce.

Ford ha pagado muy caro, pero a cambio se ha hecho con una de las más carismáticas marcas de coches de lujo. Sin duda sabrán amortizar la inversión. Ahora podrán luchar de igual a igual con marcas como BMW o Mercedes. Van a poner todos los medios.



En cuanto a Jaguar, después de haber sido absorbida en 1966 por la British Motor Corporation y pasar bajo control estatal para ser privatizada en 1982, éste es uno de los momentos más importantes de su historia. Quizá, porque se está situando en una nueva línea de salida donde todas las esperanzas están permitidas. La tradición y el estilo Jaguar tienen todas las de ganar en un mundo automovilístico bastante despersonalizado. No aprovechar estas bazas sería una incoherencia. Su futuro parece estar asegurado.

Alberto Mallo



PAG. 50: PRUEBA DEL HONDA CIVIC 1.6 16V

SUMARIO

- 4 PUNTO DE MIRA
- 10 AL VOLANTE Land Rover Discovery
- 14 LO ULTIMO Diez novedades
- 25 MERCADO Nuevos productos
- 26 PRECIO COCHES NUEVOS
- 36 FRENTE A FRENTE BMW 318 is / Golf GTI 16V
- 58 AL VOLANTE Suzuki Vitara
- 64 Nissan Infiniti
- 71 FUERA DE SERIE Jaguar Vcarage



- 77 OCIO Auto Retro
- 83 CUENTENOS SU CASO
- 87 COMPRAR Y VENDER
- 100 MOTOS Novedades Salón de Tokio
- 107 DEPORTE Camaras en Calafet
- 110 Raid Montes de Cuenca
- 114 F-1: G.P. de Australia
- 120 A todo gas
- 122 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernuda. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefe de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso 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 Ibáñez (Ginebra); Michel Meillaray (París); Daniel Monteverde (Tibio); Giancarlo Purini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseñador: 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 Ibáñez (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) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Marique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 436.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnan. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Martín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (964) 43.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9ª. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Otaz. 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 Urizarra Valle. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: La Página Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRIL. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José María Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.16.67/327.14.53/327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.





En voz baja

• En medios comunitarios está causando alguna preocupación el crecimiento de las reexportaciones de automóviles usados de la marca Lada a la Unión Soviética. Desde el puerto belga de Gante salen todos los días algunas unidades de estos Lada, normalmente del modelo 2105, con destino a la URSS. Un Lada usado en Bélgica tiene un valor medio de 200.000 pesetas, mientras que en la URSS, incluso usado, se puede vender por más 1.800.000 pesetas.

- Japón Motor, importador de Mitsubishi en las islas Canarias, podría participar en la firma ICA, que es la que distribuye estos coches japoneses en el resto de España. ICA es propiedad mayoritaria de Mercedes Benz.
- El notable aumento de las importaciones de coches alemanes a Japón ha producido un hecho inesperado e impensable hace unos años: el balance comercial entre ambos países, en lo que a automóviles se refiere, es favorable a la República Federal. Los Mercedes, BMW (especialmente el modelo M-3), Volkswagen Golf y Audi 100/200 son los causantes de tal revolución.



paña para promocionar el uso del casco en las motocicletas, campaña apoyada por campeones de la talla de Sito Pons o Alex Crivillé. En la actualidad el casco sólo es utilizado por el 40 por ciento de los motoristas, y se quiere llegar al 60 por ciento del total.

CATALUÑA

SI AL CASCO, GRACIAS

LA Generalitat de Cataluña va a lanzar una cam-

mo período de 1988, retroceso que ha sido considerado por los expertos del sector como normal dentro del proceso recesivo en que ha entrado la demanda. Las ventas en ese mes fueron de 911.606 unidades, cifra también inferior en un 21 por ciento a la de agosto, y la caída más espectacular se dio en Alemania Federal.

También se registraron retrocesos en el Reino Unido, Dinamarca y Portugal.

FURGONETAS

RENAULT SE ASOCIA CON DAF

DENTRO de cuatro años saldrá al mercado el primer vehículo producto del acuerdo de cooperación suscrito entre Renault y DAF, empresas que han firmado un acuerdo de intenciones para desarrollar una nueva gama de vehículos industriales ligeros de entre 2,5 y 4,2 toneladas. Los nuevos modelos se desarrollarán y financiarán en común, DAF los montará en su factoría de Gran Bretaña y Renault lo hará en su planta francesa de Batilly. El esfuerzo de Renault por ocupar categorías nuevas dentro de un mercado bastante repleto se está reflejando en acuerdos como los suscritos con DAF para vehículos comerciales y con Chrysler para la producción de un todo terreno de vanguardia, un vehículo competitivo con los modelos japoneses.

CHRISTIE'S

SOLO BELLEZA

EL mundo de las subastas de automovilísticas sube de temperatura por momentos por obra y gracia de un virus, el virus del dinero.

Christie's, la firma más clásica dentro del complejo campo de las firmas que se dedican a la subasta de todo tipo de objetos valiosos, está preparando una subasta monumental para el año próximo con Colin Crabble, personalidad relevante en el mundo restringido de los coleccionistas, como impulsor principal de la nueva etapa. Crabble acaba de rescatar un automóvil insignie, el Aston Martin DB4 Zagato de 1959, pilotado en sus tiempos por Lucien Bianchi y el propio Jim Clark. El DB4 con matrícula 2 VEV formó parte de una serie cortísima de cinco unidades preparadas en fábrica para las escuderías fieles a Aston Martin. Se prevé que el precio final de esta joya irrepetible rondará aproximadamente los cincuenta millones de pesetas.

INIGUALABLE

CADILLAC EN ORO Y DIAMANTES

EL Cadillac expuesto estos días en el Salón francés del automóvil de colección permanece noche y día bajo el atento control de vigilantes armados ya que la pieza allí expuesta se lo merece. Los argumentos para tal despliegue son muy sencillos: carrocería recubierta con pan de oro, aplicado lámina a lámina; cuadro de mandos de oro macizo, moqueta de visón, tapicería de los asientos realizada en cuero blanco, emblecedores tachonados de



diamantes y zafiros en los ojos de la mascota que corona la calandra frontal. Esta auténtica joya que fue realizada en el año 1931 se valora en más de cuatrocientos millones de pesetas y su vida ha sido bastante agitada puesto que ha llegado a pertenecer, entre otros famosos, al pianista americano Liberace.

cuyo término se levanta la fábrica, a conceder la licencia que posibilite el inicio de las obras. El acuerdo de Arazuri supedita el otorgamiento de la licencia de movimiento de tierras a la presentación y aprobación del proyecto completo de urbanización de los terrenos afectados. El presidente de Seat, aunque molesto por el retraso, ha restado importancia a esa traba administrativa, y no considera en peligro los planes de la marca para su planta navarra.

SEAT

UN AYUNTAMIENTO RECALCITRANTE

LA inversión de setenta mil millones de pesetas en la ampliación de la planta de Seat en Landaben (Navarra) se está viendo entorpecida por la negativa del Concejo de Arazuri, en

ALFA, EN EBULLICION

LLEGA JAVIER ALGUERO

JAVIER Alguero es el nuevo director de ventas de Alfa Romeo Española desde el pasado mes de octubre. Hombre ligado desde siempre al deporte, impulsor de la desaparecida Fórmula Fiesta, ha desarrollado gran parte de su carrera profesional en la firma del óvalo, en Ford, marca en la que ha trabajado ininterrumpidamente durante los últimos ocho años.



JAGUAR

FORD PONE «K. O.» A GM

AL final, Ford Motor se ha llevado el gato al agua y, pese a la oposición de la dirección de Jaguar a



MERCEDES 1748 LS

CAMION DEL 90

LOS camiones Mercedes están en la cumbre, y la mejor demostración acaba de llegar de la mano de la cabeza tractora 1748 LS, que ha recibido el título de Vehículo Industrial del Año en nuestro país. Los 480 caballos de potencia de su motor, el cambio electroneumático EPS montado en serie, un cambio que evita los errores y protege la transmisión, así como la aerodinámica del conjunto, cuidada al máximo, son datos clave de una máquina excepcional, rentable y segura.

EUROPA

CAEN LAS VENTAS DE COCHES

LAS ventas de automóviles en Europa sufrieron una caída durante el pasado mes de septiembre de un 4 por ciento respecto al mis-



ZENDER JACSOL

¡QUE PERSONALIDAD!

ZENDER, el especialista alemán en elementos personalizadores y padre del Fact 4, uno de los prototipos más espectaculares del año 89, sorprende de nuevo con sus «kits» para los Opel Kadett GSi y para los Volkswagen Golf de la última generación, «kits» que se comercializarán en nuestro país de la

mano de Jacsol durante los primeros compases del próximo 1990. Los elementos plásticos utilizados en el Opel Kadett GSi saldrán al mercado por un precio próximo a las 135.000 pesetas. El conjunto de piezas plásticas reservado para los Volkswagen Golf rondará las 150.000 pesetas. Todos los elementos Zender están homologados de acuerdo con la normativa germana, que es, sin ningún género de dudas, la más exigente de todo el continente europeo.



Verde y Rojo



Que los japoneses tienen muy claro lo que es el buen servicio lo acaban de demostrar los importadores de Mazda. Nada menos que tres años de garantía o 100.000 kilómetros. La firma importadora para España, Tecnitrade, es la autora de este avance en el servicio al cliente.

El maldito duende de la imprenta nos la ha vuelto a jugar. En el número pasado, en un pie de foto del Fiat Topolino, en vez de «andaré poco, pero gastará menos», nos hizo publicar que «andaré poco, pero «gustará menos». ¿Se convencer que lo del duende es mala leche?

El Ayuntamiento de Madrid parece que al fin va a meter mano a quienes abusan innecesariamente de los ruidos. Entre otros, a ambulancias, Policía y Bomberos, reconociendo que las más de las veces utilizan las sirenas simplemente para salir de un atasco.

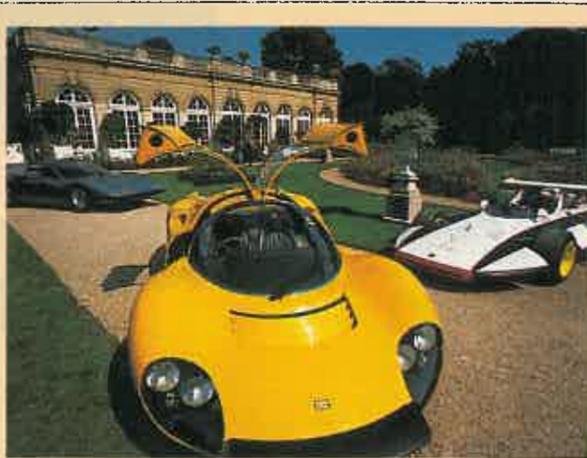
Lo de RENFE no tiene nombre. Con la remodelación de la estación de Príncipe Pío, en Madrid, ya no hay un lugar donde detenerse para que se bajen los pasajeros. No cabe más remedio que entrar en el estacionamiento de pago. Pero lo que más indigna no es que se abuse de esta manera, deteriorando un servicio público, sino que alguien responsable haya autorizado tal tropelía.

su entrada en la empresa, oponiéndose incluso a la postura del Gobierno británico, la multinacional norteamericana ha lanzado una OPA (oferta pública de adquisición de acciones) de 1.600 millones de libras esterlinas (unos 300.000 millones de pesetas), que ha sido aceptada finalmente por el fabricante británico, quien ha recomendado a sus accionistas que acepten la propuesta. Para conseguir este visto bueno, Ford se ha tenido que comprometer a conservar la independencia de la marca. El otro competidor, General Motors, ha renunciado a hacer una contraoferta. Ahora, Ford entra por fin en el segmento de los coches de lujo, mercado que venía persiguiendo desde que fracasara su intento de compra de Alfa Romeo.

PROTO UNIROYAL

**AUDACIA
SOBRE RUEDAS**

ES un biplaza pequeño y sin techo, tan rápido como un misil, que se dirige a los amantes de la conducción divertida; es un proto-



NUNCA VISTO

**UNICOS E
IRREPETIBLES**

SON los cuatro Ferrari más extraños de la historia, Sigma, P-6, Dino y Modulo, cuatro prototipos construidos entre 1968 y 1970, que lanzaron las líneas espectaculares e irrepitibles que ahora contemplamos en los modelos de calle de la marca. En esta colección, mínima pero valiosísima, se dan cita modelos de competición

pura, como es el caso del Sigma, un monoplaça de Fórmula 1 concebido bajo las exigencias de la seguridad y pintado en tono blanco, o del primer Dino, el biplaza con motor central diseñado por Pininfarina, que inició la línea de los Dino, los 308, 328 y los actuales 348, distinguido por un tono amarillo chillón. En ese cuarteto se incluyen también el P-6, precursor del 512 BB, pintado en tono azul, y el prodigioso Modulo, un «monstruo» blanco con motor de doce cilindros.

ENASA

**LAS OPCIONES
DE VENTA,
MAS DEFINIDAS**

EL proceso de venta de Enasa a otra marca extranjera ha entrado en la recta final. Las posiciones comienzan a definirse, y en las próximas semanas vamos a asistir a la culminación de este largo proceso. Tal y como adelantó en su día en exclusiva MOTOR 16 (ver número 312), hasta que no se constituya el nuevo Gobierno no se cerrará la venta. Al mismo tiempo queda por concretar qué oferta será aceptada, aunque ahora mismo la realizada por Daimler-Man aparece como la mejor colocada, aspecto que también fue adelantado por esta revista.

Las espadas están en alto. En los últimos días se ha asistido además a una so-

terrada pugna entre los dos estamentos oficiales implicados: el Instituto Nacional de Industria, padre y mentor del fabricante de los Pegaso, que mira con buenos ojos la propuesta germana de Man apoyada por Daimler, y el Ministerio de Industria, gestor último de ambos entes, que se inclinaba más por las compensaciones ofrecidas por Fiat dentro de la oferta de Iveco, entre las que destaca la construcción de una nueva factoría de turismos en nuestro país. Esta pugna ha sido desmentida desde las propias instancias, pero quedará resuelta con los cambios políticos que se avecinan.

Lo cierto es que a estas alturas de la película gana terreno, como decimos, la oferta germana. A principios de la pasada semana el presidente del «holding» Man, Klaus Götte, mantenía una nueva ronda nego-



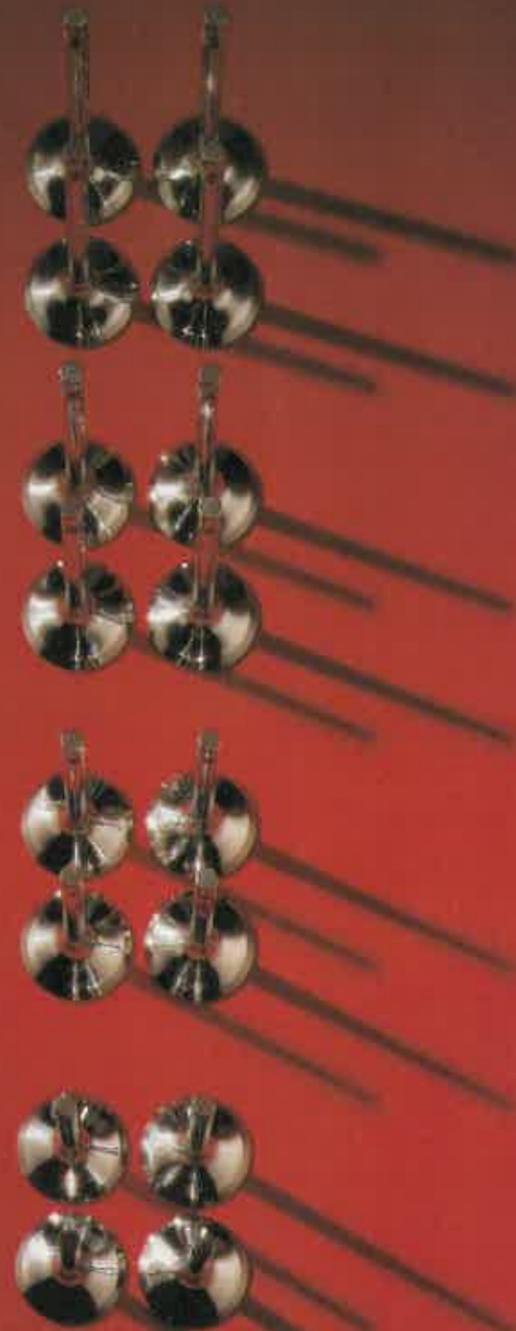
to un elemento importante, puesto que su postura ha incrementado la presión alemana. En efecto, el aluvión de ofertas —Volvo primero, Daf después y luego los dos gigantes en el último asalto— han permitido a los responsables de la industria española rentabilizar considerablemente la operación de venta de Enasa, un hecho que no se dio, por ejemplo, en el caso de Seat, ya que entonces había un solo pretendiente, el grupo Volkswagen.

ciadora con representantes de la Administración española para limar las últimas dificultades. Según esta oferta, el Instituto Nacional de Industria mantendría el 20 por ciento del capital de Enasa y podría tomar hasta un 8 por ciento del citado grupo alemán a través de la sociedad Regina, que canaliza las posiciones de Allianz y Commerzbank en Man. El mantenimiento de algún tipo de presencia oficial en la futura Enasa ha sido siempre defendido por los fuertes sindicatos implantados en Pegaso.

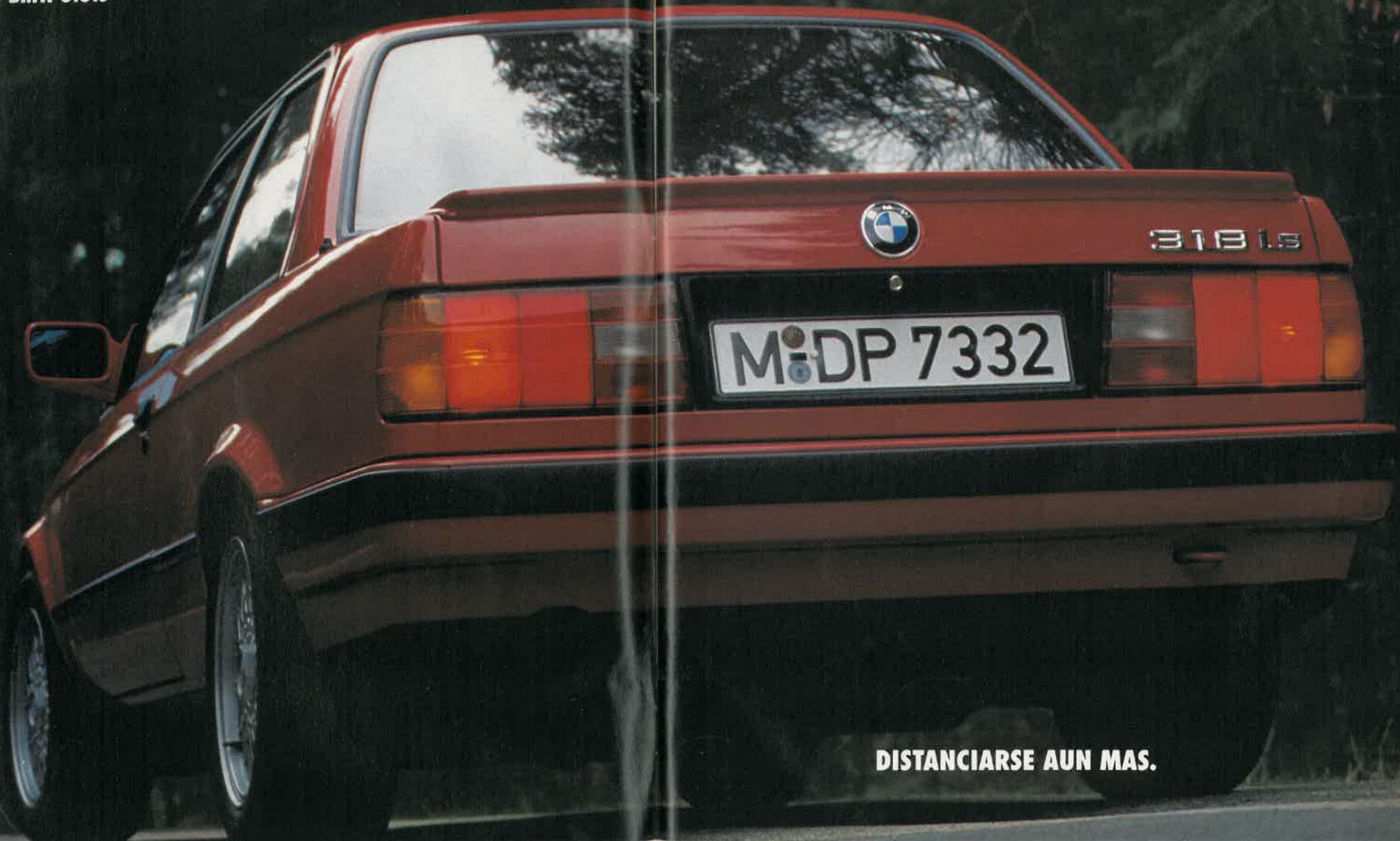
Este acercamiento entre las posturas hispana y germana no prejuzga la decisión final, pero todas las fuentes consultadas coinciden en señalar que la oferta Daimler-Man es la más acertada. Por un lado, el precio de venta (42.000 millones de pesetas han ofrecido los germanos), y por otro las contrapartidas industriales, ya que en este paquete se contempla el lanzamiento de un nuevo vehículo industrial para 1991. También se ha sugerido la posibilidad de que Man realice algún tipo de inversión en Galicia.

La entrada en el juego de la oferta de Fiat ha supues-

**¿QUE PUEDE HACER
LA SERIE 3 DE BMW
CON 16 VALVULAS?**



NUEVO BMW 318is



DISTANCIARSE AUN MAS.

Hace más de 10 años BMW revolucionó el panorama automovilístico con su dominio sobre la tecnología de 4 válvulas por cilindro. El mítico M1 fue el encargado de demostrar ese dominio en las pistas. Más tarde, el M3 encarnó la superioridad de una culata de 16 válvulas aplicada a un modelo deportivo de la Serie 3.

Hoy BMW ha decidido sintetizar la tecnología propia de las versiones netamente deportivas en un modelo compacto. Esa síntesis se llama BMW 318is y es otro BMW al que tratar de dar alcance.

Su motor de alto rendimiento, de inyección controlada electrónicamente y, claro está, de 16 válvulas, ofrece

una potencia de 136 CV.

Lo que se siente al pilotarlo es un dinamismo nuevo en la categoría. Una soberbia forma de experimentar lo que significa la deportividad heredada de los M3, llevada a un motor de 1.796 c.c.

Su elevada velocidad máxima es solamente una demostración de un poder que comienza a sentirse en los

9,9 segundos que emplea en llegar a 100 Km/h.

Como BMW, el nuevo 318is conjuga todo el esfuerzo de la marca en el campo de la seguridad y el confort con los requerimientos más deportivos.

Como Serie 3, muestra una línea exterior compacta y diferenciadora, que se apoya en nuevas suspensiones

deportivas, con amortiguadores de gas de doble efecto.

En su interior, un aspecto acorde con su carácter, desde la tapicería a los más mínimos detalles. Y, desde luego, la extensa dotación del Nuevo Equipamiento Integral, que incorpora de serie desde dirección asistida y cierre centralizado, hasta faros de óptica

elipsoidal, neumáticos de perfil bajo y parachoques autorregenerables.

Con el nuevo BMW 318is la Serie 3 suma a sus 16 modelos la versión más accesible a la deportividad. Una nueva posibilidad de distanciarse aún más en el placer de conducir.



LAND ROVER DISCOVERY

TODO UN DESCUBRIMIENTO

Enviados especiales

M. Doménech y A. J. Nieto



HACE ahora cuarenta años nació el primer Land Rover, un vehículo todo terreno que ha hecho historia. Luego, en 1970, la firma británica sacaba a la luz el Range Rover, un todo terreno que iba a revolucionar un segmento del mercado caracterizado por vehículos

eminentemente industriales, espartanos y, ante todo, estéticamente poco agradados. En la actualidad, el segmento de los todo terreno ha evolucionado de un modo increíble, y ni aquellos vehículos utilitarios ni el lujoso Range Rover, que constituye por sí mismo una categoría aparte, bastan para satisfacer las de-

mandas de los cada día más numerosos incondicionales a este tipo de coches. Poco a poco ha ido naciendo una tercera categoría, la de los todo terreno para el ocio, el tiempo libre y el uso familiar; y esta nueva categoría es la que cubre el mayor número de necesidades del usuario. Por ello, Land Rover Ltd. ha desarro-

llado el tercer modelo de su larga historia, el Discovery, en cuyo diseño y realización se han invertido cien millones de libras esterlinas (unos veinte mil millones de pesetas) y menos de tres años; ya que el proyecto se inició antes de las Navidades de 1986 (algo que ni siquiera los japoneses han logrado en un pla-

zo de tiempo tan sumamente breve).

El Land Rover Discovery está destinado, como sus dos hermanos de marca, a romper moldes; a durar muchos años; y por ello su diseño ha sido cuidado al máximo. En sus líneas exteriores se descubren dos filosofías bien distintas: su parte delantera mantiene

un claro aire de familia con el Range Rover, y por tanto un aspecto de lujo y categoría, y su parte trasera participa del diseño que caracteriza a la mayoría de los todo terreno de la actualidad. Una zona sobreelevada y dotada de una enorme superficie acristalada.

El Land Rover Discovery ha sido cuidado en todos los

aspectos, tanto mecánicos como de presentación, y así se ofrece con dos motores distintos: el tradicional V8 de gasolina en versión carburador, y un nuevo motor turbodiesel de inyección directa de 2,5 litros de cilindrada (que es, en principio, el que vendrá a España, y el destinado a satisfacer el 80 por ciento de

la demanda en todo el mundo). En su interior, los materiales empleados son de primera calidad y su nivel de terminación excelente. Todo ajusta a la perfección y el aspecto de los elementos que lo componen combina perfectamente la funcionalidad y, aunque discreto, un cierto lujo. Ese habitáculo se muestra,



El Land Rover Discovery ofrece un interior muy amplio y un salpicadero elegante y funcional. Los detalles de calidad abundan, como en el caso de la terminación de las palancas de cambio y reductoras y la consola central. Se nota la manera de hacer británica.



El acceso a las plazas traseras resulta algo difícil. La zona de carga admite dos asientos adicionales.

por otro lado, muy capaz. Llegados a este punto conviene recordar las medidas del Discovery, que no es precisamente un vehículo pequeño. Su carrocería, de dos puertas laterales y un gran portón trasero de apertura lateral, mide algo más de cuatro metros y medio de largo y casi un metro ochenta de an-

cho. La amplitud para los pasajeros es enorme, así como su comodidad (si excluimos la incomodidad de acceso a las plazas traseras, que se verá corregida en un próximo modelo de cuatro puertas), mientras que el volumen de carga que permite el maletero es de primer orden (en esa zona se pueden ubicar dos

asientos adicionales colocados en posición lateral). Todo en el Discovery hace alusión a ese refinamiento tan británico que siempre ha caracterizado al Range Rover, sin perder por ello funcionalidad y sencillez.

Como es lógico, hemos centrado esta primera toma de contacto con el Discovery

Los asientos delanteros, dotados de una cómoda banqueta, ofrecen una gran amplitud y suficiente sujeción para el cuerpo.

FICHA TÉCNICA

	200 Tdi	V8
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	8 en V
Cilindrada (c.c.)	2.495	3.528
Diametro por carrera (mm.)	90,47 x 97	88,9 x 71,12
Arbol de levas	Uno, lateral	Uno central
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección + turbo	Carburador
Compresión	19,5 a 1	8,13 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	113/4.000	146/5.000
Par máximo (mkg/rpm)	27/1.800	26,5/2.800
TRANSMISION		
Tracción	Total permanente	Total permanente
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
FRENOS		
Sistema	Discos	Discos
RUEDAS		
Neumáticos	205 R 16	205 R 16
PESO		
En orden de marcha (Kg)	2.720	2.720
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Velocidad máxima	147,7	163,5
Aceleración 0-100 km/h (seg)	16,8	12,7
Consumos (l): A 90 km/h	6,7	10,8
A 120 km/h	9,8	14,4
Ciudad	9,5	21,7

en la versión diesel. El nuevo motor desarrollado por Land Rover Ltd. es un prodigio de elasticidad, y su potencia de 113 caballos le permite salir de cualquier atolladero en conducción puramente todo terreno al mismo tiempo que una conducción en carretera desahogada e incluso rápida; supera con facilidad los 140 kilómetros por hora de velocidad máxima. El cambio, de cinco velocidades, tiene unos desarrollos perfectamente ajustados a las necesidades del coche, de modo que tan sólo la quinta velocidad se queda un poco descolgada en función del ahorro de combustible; lo que sin duda se logra, pues los valores de consumo se presumen muy bajos. La utilización del cambio no ofrece problemas, pues los mandos, tanto la palanca de cambio como el pedal de embrague, son muy suaves. No sucede lo mismo con la palanca de las reductoras y el bloqueo del diferencial, algo reacia en la unidad analizada.

La conducción del Land Rover Discovery es sencillísima. No se necesita ser un especialista en todo terreno para poder dominarlo; está al alcance de cualquiera. Es un coche sumamente manejable en toda circunstancia gracias a una dirección asistida sua-



ve en todo momento que, sin embargo, en utilización todo terreno, permite al conductor tener que actuar sobre ella en momentos difíciles, lo que permite una mayor sensibilidad de uso.

El Discovery dispone de suspensión rígida en ambos ejes, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos de doble acción como elementos elásticos, y barra Panhard en el eje delantero. Este esquema permite una gran comodidad de uso en carretera, gracias a un tarado lo suficientemente blando que, sin embargo, también se muestra eficaz en campo, tanto en zonas de barro, como de tierra o de piedras; terrenos donde el Discovery se muestra casi tan cómodo como en asfalto. La capacidad para salvar obstáculos resulta más que satisfactoria, y tan sólo da la impresión, en vadeos, de que el ángulo de salida es demasiado corto para salir airoso de las situaciones más difíciles. Pero a eso se llegaría en casos límites, que no son, precisamente, para los que el Discovery ha sido diseñado. En definitiva, el nuevo Land Rover ofrece un excelente compromiso entre comodidad, amplitud, estabilidad, presentación y comportamiento en campo. Con todo eso, y su avanzado diseño, no cabe duda de que durará tanto tiempo como sus hermanos mayores. ■

LLEGA A ESPAÑA EN FEBRERO

A primeros del próximo mes de febrero llegará a nuestro mercado el Land Rover Discovery. Existirán dos versiones, ambas con el motor turbodiesel, atendiendo al nivel de equipamiento: base y lujo. Sus precios se estiman en 3.300.000 pesetas para la versión base y 3.800.000 para la versión lujo. Ambos modelos equipan dirección asistida de serie, así como bandeja trasera. La versión base dispone en opción de asientos adicionales y de pintura metalizada; única opción de la versión lujo que, de serie, ofrece aire acondicionado, cierre centralizado, dos techos elevables, y elevalunas y retrovisores eléctricos.

Como todos los todo terreno modernos, el Discovery tiene una carrocería dotada de una gran superficie acristalada. Un detalle de buen gusto es el anagrama que adorna el cierre de la rueda de repuesto.



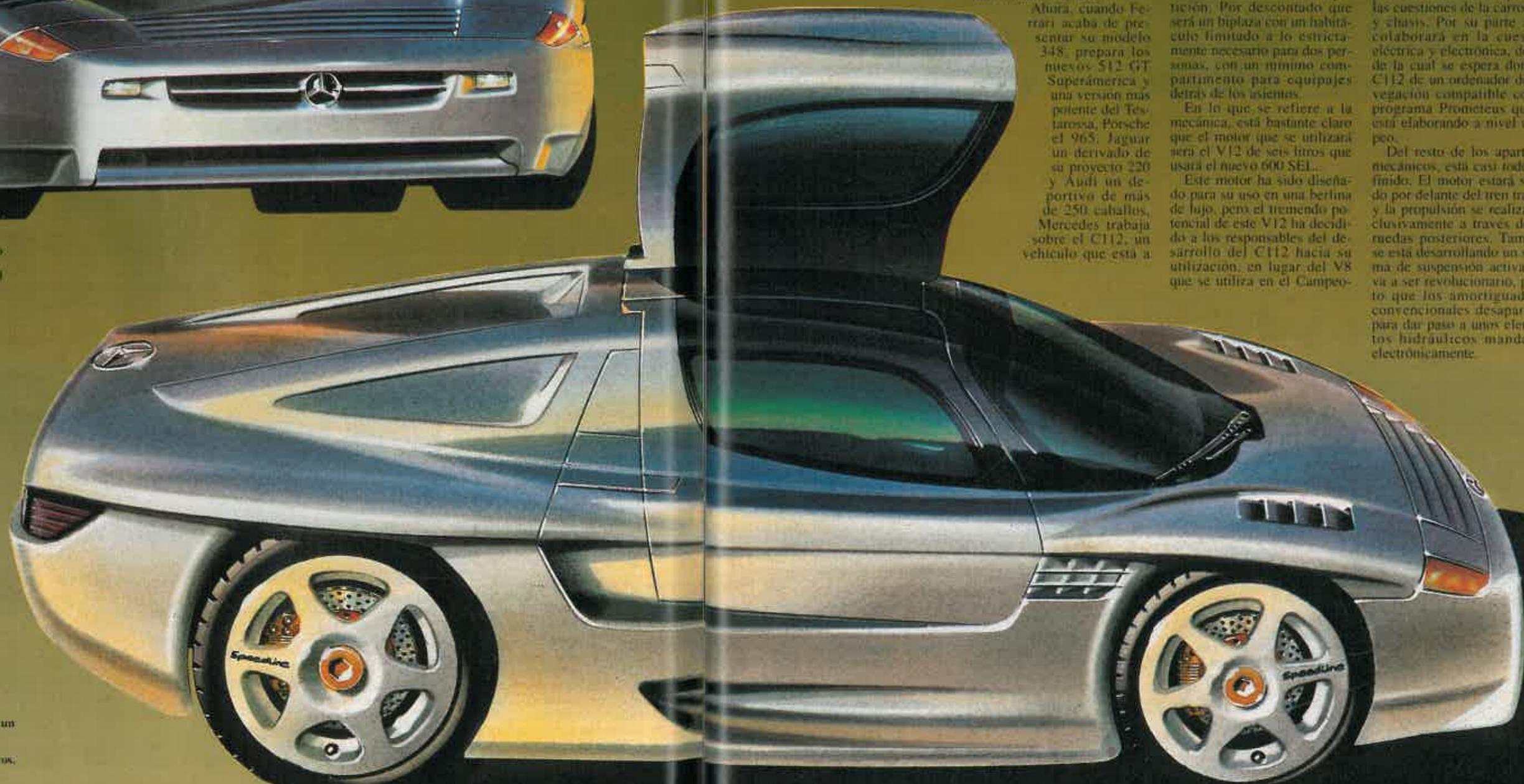
MERCEDES C112

EN LA ESTELA DEL CAMPEON

Fotos de Enzo Giovanelli, Giancarlo Perini, Andreas Conradt y Motor 16



En el desarrollo del C112, han colaborado los artífices del triunfo de la marca en el mundial de Sport Prototipos.



Mercedes está preparando un arma definitiva para plantar cara a los grandes deportivos.

MERCEDES puede aprovechar el gran éxito de sus coches en el mundial de Sport Prototipos para lanzarse a fondo en el mercado de los superdeportivos, con un modelo heredero de las buenas virtudes del C9-88 su antecesor campeón del mundo en Grupo C. No es la primera vez que Mercedes estudia la posibilidad de fabricar algún modelo de estas características para competir con los Ferrari, Porsche, etc. pero a pesar de haber realizado prototipos tales como el famoso C11, nunca llegaron a materializarse en forma de una producción más o menos en serie.

Ahora, cuando Ferrari acaba de presentar su modelo 348, prepara los nuevos S12-GT Superamérica y una versión más potente del Testarossa, Porsche el 965, Jaguar un derivado de su proyecto 220 y Audi un deportivo de más de 250 caballos, Mercedes trabaja sobre el C112, un vehículo que está a

mitad de camino entre lo que es un grupo C de competición y lo que tradicionalmente se entiende por un Mercedes. Este proyecto se está desarrollando en conjunto entre el departamento de competición de Mercedes y el responsable de ingeniería de la marca, Wolfgang Peter. De esta forma el C112 tendrá un fuerte componente deportivo, pero con las pautas que se aplican a cualquier producto de la marca.

Los primeros bocetos del proyecto ya han visto la luz y, muy posiblemente, el C112 dispondrá de unas puertas que se abren en forma de ala de gaviota, tal y como mandan los cánones en la competición. Por descontado que será un biplaza con un habitáculo limitado a lo estrictamente necesario para dos personas, con un mínimo compartimento para equipajes detrás de los asientos.

En lo que se refiere a la mecánica, está bastante claro que el motor que se utilizará será el V12 de seis litros que usará el nuevo 600 SEL.

Este motor ha sido diseñado para su uso en una berlina de lujo, pero el tremendo potencial de este V12 ha decidido a los responsables del desarrollo del C112 hacia su utilización, en lugar del V8 que se utiliza en el Campeo-

nato Mundial. Sus cilindros de cuatro válvulas por cilindro, junto a el sofisticado sistema de alimentación hacen de ese motor el candidato ideal para ganar carreras.

La potencia, que en la versión inicial es de 375 caballos, subirá hasta los 500 caballos gracias a la adopción de un doble turbocompresor, para lo cual se ha aprovechado la experiencia adquirida en la competición con los V8 con doble turbo.

El chasis es de fibra de carbono con la carrocería de aluminio. En este aspecto, Mercedes cuenta con la colaboración de firmas especializadas en aspectos especiales. Así pues, Dornier se ocupará de las cuestiones de la carrocería y chasis. Por su parte AEG colaborará en la cuestión eléctrica y electrónica, dentro de la cual se espera dotar al C112 de un ordenador de navegación compatible con el programa Prometheus que se está elaborando a nivel europeo.

Del resto de los apartados mecánicos, está casi todo definido. El motor estará situado por delante del tren trasero y la propulsión se realiza exclusivamente a través de las ruedas posteriores. También se está desarrollando un sistema de suspensión activa que va a ser revolucionario, puesto que los amortiguadores convencionales desaparecen para dar paso a unos elementos hidráulicos mandados electrónicamente.

Las ruedas posteriores dispondrán de un sistema de dirección y la tremenda potencia del motor se controlará con un sistema antipatinamiento (ASR). Los frenos están claro que serán de disco en las cuatro ruedas, pero se está trabajando en una última generación de ABS de funcionamiento mucho más eficaz y que pulverizará las 15 ó 16 pulsaciones por segundo de los sistemas actuales.

Parece que esta vez el proyecto de Mercedes va en serio y es muy probable que en el próximo Salón de Ginebra haga su aparición un boceto a tamaño real del C112.

FORD CAPRICHÓ AUSTRALIANO

Todo vale a la hora de realizar el coche soñado. Así ha ocurrido con este espectacular convertible de origen australiano. Se inspira en fuentes tan variopintas como el departamento de diseño de Ford Australia, el carrocerero Ghia, Italdesign y la casa nipona Mazda. El cocktail, como se puede apreciar a simple vista, es tan sofisticado como atractivo y materializa la personal interpretación que se da al legendario Capri en las antipodas.

La base sobre la que se ha



La línea descapotada de este original Ford Capri recibe influencias italianas y orientales en bella combinación

trabajado es la del Laser TX3 Turbo. Esta plataforma constituye el chasis de la versión «roadster» del Capri, con un peso total de 1.092 kilogramos. El considerable aumento de material (100 kilogramos) es consecuencia de los múltiples refuerzos en favor de la rigidez y seguridad del conjunto.

El motor utilizado es un 1.600 centímetros cúbicos, con doble árbol de levas, 16 válvulas y turbo compresor. A pesar de la sofisticación mecánica, el rendimiento se queda en unos discretos 136 caballos, valor que parecería decepcionante en Europa pe-

ro a tono con la realidad de los mercados norteamericano y australiano que, a fin de cuentas, van a ser los de esta original versión de Ford Capri. En términos de personalidad, habría que situarlo entre el Nissan Exa y el Mazda MX5, del que recoge muchos de sus planteamientos.

Todo en el coche está estudiado para ofrecer facilidad y docilidad en la conducción. Capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 8,9 segundos, la respuesta es sin embargo muy progresiva y exenta de cualquier brusquedad que pudiera enturbiar el relajado placer que propor-

ciona la filosofía «roadster».

En la factoría Broadmeadows de Ford en Melbourne han puesto especial cuidado en los interiores del Capri. El resultado es un acabado de lujo rodeando a una posición de conducción tirando a baja respecto al volante y una amplitud más que suficiente para disfrutar del Capri durante viajes con cuatro personas a bordo. Para terminar de situar al Ford australiano, y comparándolo inevitablemente con el Mazda MX 5, decir que su precio será mucho más competitivo que el japonés, siempre hablando del mercado norteamericano por supuesto.



M A Z D A 3 2 3



Hay personas que proyectan su personalidad por encima de modas. Que son admiradas sin ellas saberlo. Personas que buscan en un automóvil la expresión diferenciada de su propia forma de ser. Hay automóviles que enamoran sólo con verlos. Que, cuando se poseen, apasionan. Coches que confirman una forma de ser única.

Hay formas que definen toda una personalidad.

Son los nuevos MAZDA 323, automóviles con un perfil tan poco común como las personas que los conducen: Atractivos, motor DOHC de 16v. Seductores, 140 cv. de potencia. Inteligentes, suspensión TTL. Elegantes, faros retráctiles. Seguros de sí, con tres años de garantía. Únicos, con la más sofisticada electrónica. Para quienes su automóvil es una forma de expresión personal. Para aquellos que, como MAZDA, van siempre por delante.

MAZDA
Automóviles

IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL:
TECNITRADE RV, S.A. - Paseo de la Castellana, 86 - 28046 Madrid
Tel. (91) 262 42 35 Red de Concesionarios en las principales capitales.
Asistencia en toda España.



FERRARI APUESTA AL TURBO

Sólo unas semanas después de haber presentado el novísimo 348, los probadores de Ferrari trabajan ya en la puesta a punto de una nueva versión. Se trata de un 348 biturbo, que será presentado la próxima primavera en el Salón de Turín.

El objetivo de la marca italiana es ofrecer a su clientela

una variante de características especialmente deportivas, pero sin llegar a los niveles del famoso F40. Así, el nuevo modelo incorpora el motor de ocho cilindros en V, pero con sólo dos litros de capacidad y el apoyo de dos turbo-compresores. Aún faltan datos sobre la potencia de este grupo propulsor. La única referencia es la del antiguo Ferrari 208 Turbo, cuyo motor desarrollaba 254 caballos, gracias a los cuales la velocidad máxima superaba los 250

kilómetros por hora. Sin embargo, en el caso del futuro biturbo, es muy posible que la configuración definitiva sea la de un coche de prestaciones muy superiores.

Si bien el primitivo 208 Turbo era un modelo reservado en exclusiva para el mercado italiano, donde los coches de menos de dos litros de cilindrada gozan de una fiscalidad más ventajosa, el nuevo podría estar destinado también a los restantes mercados europeos, con la finalidad de ampliar la oferta con un modelo de marcado espíritu deportivo. Con esta idea, el 348 biturbo se distinguirá a primera vista del modelo atmosférico por su alerón posterior y por la ausencia de aletas en las tomas de aire de las puertas. En el interior, los asientos de piel dejarán paso a unos «baquets» estilo competición. El coche será bastante más ligero que un 348 y no llevará equipo de aire acondicionado. Al menos, el prototipo fotografiado no lo llevaba, como demuestra la ausencia de toma de aire en el faldón aerodinámico delantero. Posteriormente se distinguirá del 348 por los grupos ópticos, que serán redondos, como manda la tradición, en vez de rectangulares.



UN MONDIAL 4X4

Que Ferrari tenga en un futuro más o menos próximo un modelo de tracción a las cuatro ruedas, sigue siendo una incógnita. Lo que sí resulta evidente es que se sigue tra-

bajando en el desarrollo de esta tecnología, como demuestran las fotografías de este Mondial con vías ensanchadas, que bajo su carrocería esconde el prototipo de tracción integral realizado en su día por el ingeniero Mauro Forghieri, hoy responsable de ingeniería avanzada en Lamborghini.

Los directivos de Ferrari aseguran que sus coches son deportivos puros, diseñados para los conductores que quieren experimentar las sensaciones más cercanas a la competición. Afirman que no tienen previsto un 4X4 entre sus futuros modelos, pero ello no quiere decir que den la espalda a la tracción integral.

En 1987, se dio a conocer el Ferrari 408, ejemplar único de cuatro ruedas motrices y diversas soluciones vanguardistas. Era un coche-laboratorio, que dio paso en 1989 a un segundo prototipo, éste de color amarillo en vez de rojo y siempre de tracción a las cuatro ruedas. La siguiente fase del proyecto 4x4 ha sido este Mondial, cuyo chasis no es



otro que el del 408. El hecho de que Ferrari se haya decidido a dar este nuevo paso en la evolución de la tracción integral, puede significar el que a medio plazo se decida comercializar un coche de estas características. Los rumores recogidos en Maranello aseguran que ya hay en estudio un modelo con características similares y una carrocería de nuevo diseño, pero siempre basado en el proyecto inicial del prestigioso ingeniero Forghieri. Siempre por la vía



El nuevo Ferrari Biturbo será un 348, más deportivo, con alerón posterior y asientos de competición.

del rumor se dice que aún no se ha tomado una decisión sobre la industrialización de ese hipotético Ferrari, porque todo el trabajo de puesta a punto está llevando más tiempo del previsto.

Lo cierto es que en el momento actual el departamento de experiencias trabaja a tope con la puesta a punto del 348 (o 208) biturbo y del sustituto del 412, que deberá presentarse en el Salón de París de 1990, allá por el mes de octubre.

con una tracción total en la que la marca de los cuatro aros es pionera. La gama de motores será ampliada con un seis cilindros en V de 2,8 litros y 170 caballos de potencia. Se ha anunciado que Audi va a incrementar la cilindrada de sus motores 2.2 hasta 2,5 litros y las versiones de cinco válvulas por cilindro están en fase de desarrollo.

De esta forma el nuevo V6 debutará en 1991 cuando el Audi 200 sea presentado en su versión berlina y Avant.

Insiste Ferrari en los estudios sobre la tracción a las cuatro ruedas, ahora sobre el Mondial.

Audi AUDI RENUEVA SU GAMA ALTA

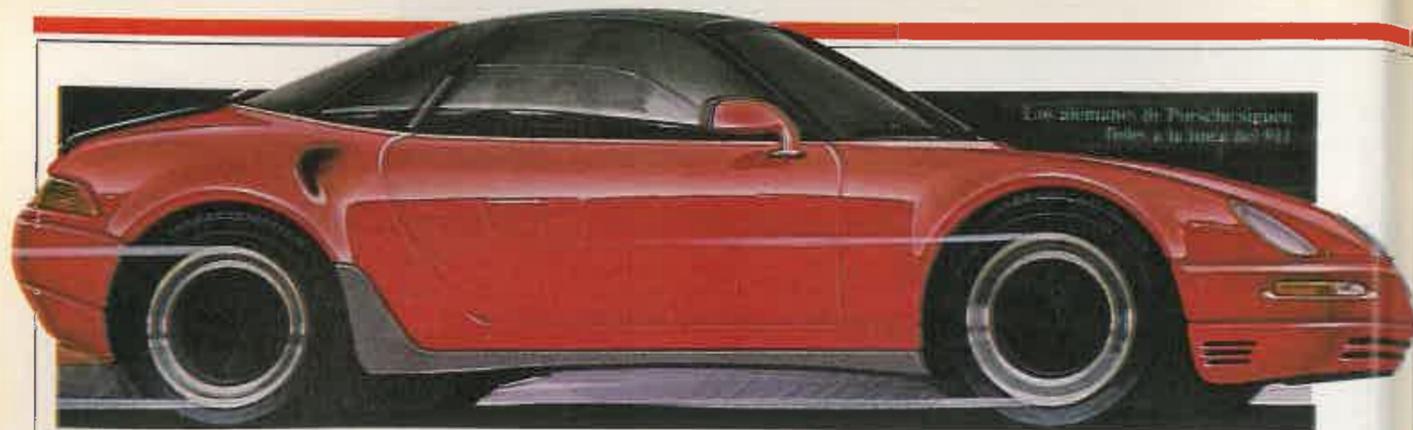
Después del éxito de los modelos 80/90, Audi ha encontrado el camino a seguir en el diseño de sus series 100 y 200.

El nuevo Audi 100 podría alcanzar su plan de producción en la segunda parte de 1991. La marca alemana esperaba presentar sus modelos en el salón de Francfort de este año, pero, ante la imposibilidad de realizarlo, su nueva berlina será presentada dentro de un año.

Los ingenieros y diseñadores de Ingolstadt han aprendido de sus propios errores y basándose en el éxito de la nueva gama 80/90 han realizado un coche mejor y más aerodinámico.

La habitual transmisión delantera será complementada

Los futuros Audi 100 incorporarán un frontal al estilo del V8 y motores de seis cilindros.



EL FUTURO DE PORSCHE

El futuro de Porsche en los próximos años se mueve en torno al clásico 911 que ya ha experimentado algunas importantes mejoras con la llegada del Carrera 4 de cuatro ruedas motrices y más recientemente con el Carrera 2.

En torno a este coche se están haciendo muchos trabajos de diseño de cara a lo que será el Porsche 911 del año 2000, un coche en el que se mantendrá el concepto Porsche 911 pero con una línea aerodinámica mucho más estilizada y futurista en la línea del Panamericana que se presentó en el pasado Salón de Francfort.

Pero no es el 911 el único proyecto en el que se está trabajando y de cara al año 1995 es más que probable que pueda ver la luz de manera oficial una berlina deportiva de cuatro puertas cuyas líneas recuerdan bastante a las del 928. Sería un coche para competir con las grandes berlinas como Mercedes o BMW que cuentan ya con un doce cilindros y que para ese año muy probablemente tengan ya un motor de 16 cilindros en V.

Este nuevo modelo se sale de lo que habitualmente ha fabricado hasta ahora Porsche, marca caracterizada siempre por la construcción de vehículos deportivos de dos plazas o como máximo de 2 + 2. Su motor será un 8 cilindros de 3,6 litros de cilindrada.

No es la única novedad en la marca de Stuttgart, que trabaja además sobre una nueva versión del 944, el cabriolet con techo de tipo «hardtop», y en una versión del Carrera 2 con motor Turbo de 330 caballos que no estará disponible hasta el año 1991. En la familia 928, de cara al 91

también habrá una nueva versión con motor de 6 litros y 400 caballos denominado por el momento S-5.

Si todas estas novedades son importantes dentro de la marca, lo más importante es el hecho de que todo lo que sucede en torno a la marca de Stuttgart gira alrededor del Porsche 911, un coche que lleva en el mercado más de veinticinco años y que a juzgar por los trabajos que se realizan sobre él puede durar otros veinticinco años más.



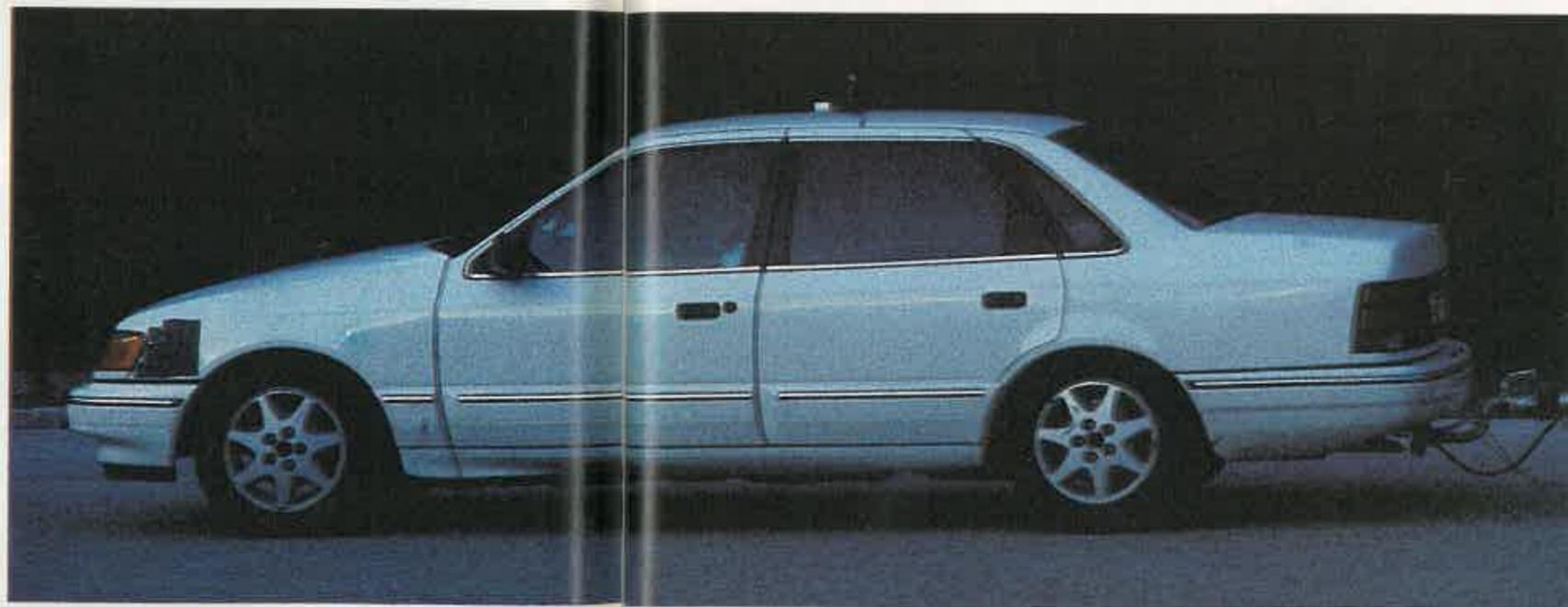
EL FANTASMA DEL PASSAT

Casi desde el momento del lanzamiento del nuevo Passat con carrocería de tres volúmenes, se habla de una versión de tipo «hatchback» dotada con portón trasero, pero los responsables de la marca insisten en negar dicho vehículo. La respuesta oficial es clara: «nunca tendremos un coche así porque la demanda para este tipo de vehículo representa el 10 por ciento del total del mercado europeo».

Pero a parte de la versión oficial, se sabe que en estos momentos se realizan intensas pruebas con varias unidades de este nuevo modelo que está en fase muy avanzada en

lo que se refiere a su desarrollo final y que podría ver la luz en un breve plazo de tiempo, siempre que los responsables de la marca de Wolfsburg decidan dar luz verde a este proyecto.

Básicamente se trata de una versión con su parte frontal idéntica a la del Passat convencional de cuatro puertas, pero con la parte trasera transformada para modificar su maletero independiente



Tanto el Scorpio (arriba), como el Passat, tendrán versiones con maletero separado, pese a que en Alemania no creen en esta configuración.

por un portón trasero, lo que le da una mayor versatilidad. Una línea con una buena aerodinámica. Su mecánica será la misma que equipa al Passat 4 puertas.



SCORPIO CON MALETERO

Definitivamente, será en el próximo mes de marzo cuando la firma Ford presente el Scorpio de tres volúmenes. Un coche en el que están trabajando desde hace dos años y que quiere conquistar el amplio mercado dejado por los usuarios del Granada.

Sin que mecánicamente presente diferencias respecto a los Scorpio con portón

posterior, el maletero del nuevo alcanza los 550 litros; es decir, 100 litros más que el actual, si bien no ofrece la versatilidad de el abatimiento de los asientos posteriores. Exteriormente también se

aprecia el incremento de tamaño, en 13 centímetros.



CRECE EL FIESTA

Para finales del próximo año 1991 estará disponible

duda sus más directos rivales.

En lo que se refiere a su mecánica, serán los mismos motores que equipan a los Fiesta en la actualidad, con potencias que van desde los 55 caballos del motor 1.1 a los 90 del 1.600. La versión equipada con el motor diesel rinde 60 caballos. Aún no se ha decidido si habrá o no una versión deportiva, en la que se incorporaría el motor del XR2i, el último modelo aparecido en la gama Fiesta.



FORD Y VOLKSWAGEN DESARROLLAN UNA MINI-VAN

La colaboración entre VW y Ford ha llevado a las dos marcas al estudio conjunto de una Mini-Van. La unión se produjo en Autolatina, Brasil, en donde Ford potenciaba su Escort con el motor 1.8 y cuatro cilindros de VW.

El concepto de Van, muy extendido en Estados Unidos, es el de una furgoneta con acondicionamiento de turismo. Así pues en Europa ya se comienza a utilizar como vehículo familiar de grandes posibilidades. Un claro ejemplo lo tenemos en la Espace de Renault con la que tendrán que rivalizar las Van de Ford y VW.

Tradicionalmente, Ford ha sido conservador en sus sistemas de tracción y parece haber encontrado un socio dispuesto a entregarle sus conocimientos en la materia. Estas Van utilizarían la plataforma del VW Passat sin cambiar de bastidor y con el sistema de transmisión delantera o en opción el Syncro 4X4.

De momento tendremos que seguir esperando nuevos acontecimientos pues la aparición de estas Mini-Van no se espera para antes del año 1992.



**NUEVO
LANCIA DELTA
EN 1992**

De acuerdo con los planes de originales, Lancia pretendía introducir el nuevo replanteamiento del Delta a más tardar en este año o principios del noventa. Pero, los éxitos obtenidos por el Integrale en los últimos dos años en el mundial de rallyes y el consecuente impulso en las ventas, ha llevado a los máximos responsables del proyecto a reconsiderarlo. Incluso llegaron a descartarlo tras la fusión de Lancia con Alfa Romeo. A pesar de todo, y ante la necesidad de renovar la veterana línea de su Delta, el proyecto ha sido revitalizado en los últimos meses por Cesare Romiti y de esta forma modernizar el Lancia

entre los años 1991 y 1992 en paralelo con el nuevo Alfa 33.

Así el Lancia Delta Mark II, que es como se denominará, continúa siendo un cinco

puertas que tendrá partes estructurales comunes al Dedra. Será ofertado en tracción delantera y total, con ABS y un posible sistema de suspensión activa que está en estudio. También están trabajando seriamente en un sistema de dirección a las cuatro ruedas

Ford y Volkswagen van a lanzar un vehículo similar al Renault Espace.



**FIAT NUEVOS AIRES
PARA EL TIPO**

La importancia de Bertone y su buen hacer en el sector carrocerero ha llevado a Fiat a proponerle la posible realización del Tipo Cabriolet. Nuccio Bertone ya había colaborado con Fiat en la realización del Ritmo Cabrio y ahora realiza la versión Cabriolet del Opel Kadett que tan buenos resultados está dando a la marca alemana. Obviamente, nuevos productos están siendo permanentemente reconsiderados y Bertone no profundizará en su estudio hasta que los responsables de Fiat no tomen una decisión definitiva. La versión cabrio podría ser construida sobre la plataforma del Tipo normal, su diseño lo transformaría en un atractivo descapotable de cuatro plazas y de seguir adelante podría estar en el mercado en 1991. ■

Una vez más, será Bertone el encargado de diseñar y producir el Fiat Tipo Cabriolet que comenzará a producirse a finales del año 91.



El sustituto del Lancia Delta deberá hacer su aparición en el 92, con una versión de dirección a las cuatro ruedas



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



RECAMBIOS ORIGINALES.



SABADO

¿Quién da más?

A partir de ahora, los sábados le parecerán domingos. Sí, sí, lo está leyendo bien. Porque ahora, Diario 16 le ofrece también los sábados suplemento. Un nuevo suplemento con todo sobre T.V., con 15 carátulas de vídeo de las películas más

interesantes de la semana, ideas del hogar y una guía inmobiliaria. Y sin que por ello tenga que pagar suplemento. Totalmente gratis. Diario 16. Ahora, con suplemento en sábado y domingo. La mejor oferta para el fin de semana.



Diario 16
El fin de semana, más.

DOMINGO

Mercado

NUEVOS PRODUCTOS

ALARMA PRESTIGE INGENIO PORTUGUES

DESDE el vecino Portugal nos llega una sorprendente alarma electrónica. Lo de sorprendente es por sus múltiples prestaciones que, por lo completo y variado, superan a todo lo existente actualmente en el mercado.

La Prestige, que así se llama, basa su funcionamiento en un microcomputador Texas Instruments y está fabricado en Oporto por A.J. Fonseca bajo la marca The Master Guardian. Su particularidad estriba en establecer circuitos de protección independientes y de informar puntualmente de la parte del vehículo que ha sido manipulada en ausencia del propietario.

En el caso del habitáculo, una emisión de ultrasonidos ocupa todo el espacio, registrando y reaccionando contra cualquier presencia de movimiento. Unos sensores en las puertas, se encargan de sellar este espacio, así como otros circuitos en el capó del motor y maletero.

La protección del motor se realiza por medio de un corte en la ignición y, opcionalmente, del motor de arranque. También opcionalmente se puede disponer de un sistema de detección para las posibles tentativas de remolque del coche, y su efecto se puede extender a otros vehículos suplementarios como puedan ser remolques, caravanas, etcétera.

La propia alarma está protegida contra sabotajes por medio de una detección cronométrica de la descarga eléctrica de la batería y un control del estado de funcionamiento del sistema. Esto imposibilita

el corte de los cables de la central electrónica, de la batería, de la fuente de alimentación de la alarma, y evita la manipulación de los ultrasonidos.

Asimismo, la alarma Prestige dispone de una memoria selectiva, es decir, indica y registra el número de tentativas de robo y en qué parte o partes se han producido. Mediante las intermitencias, el microcomputador hace saber las veces que se ha intentado manipular el coche y, según un código preestablecido, en qué parte del vehículo se han producido.

El doble interés del sistema Prestige radica en que, a su función específica de antirrobo, suma la función de seguridad personal. El dueño del vehículo puede a distancia, y mediante el mando electrónico, «chequear» si el coche ha sido manipulado en su ausencia. Cualquier fractura, apertura o cambio de posición será debidamente informada a requerimiento del usuario.

Aparte de esta información, en el momento de la manipulación se disparará automáticamente el repertorio de señales acústicas y luminosas por periodos de 25 segundos. La



La labor de los «cacos» se complica con esta completa alarma.

sirena, la propia bocina del coche, los intermitentes y los faros, vuelven al cabo de dicho periodo al estado de alarma inicial para responder a nuevas tentativas de robo o manipulación.

La sirena emite ininterrumpidamente cuando se han cortado dos cables de la propia

sirena, de la batería o de la central electrónica. En este caso sólo podrá ser desconectada a través de una llave especial alojada en el interior del vehículo, si no seguirá funcionando hasta agotar la carga de la batería. Esta misma llave servirá para, en el caso de perder el mando a distancia, poder anular el sistema, dejando un lapsus de sesenta segundos para realizar la operación y, dando la posibilidad de seguir utilizando la alarma a falta del mando.

En el supuesto de que el coche vaya equipado de elevalunas eléctricos o techo solar también eléctrico, si se abandona el vehículo con las ventanillas abiertas el microprocesador dará el orden de cerrarlas a los tres minutos y de conectar la alarma de ultrasonidos a los cinco.

Como, se puede comprobar, el Prestige ofrece una multiplicidad de funciones que lo destacan notablemente del resto de sistemas disponibles en nuestro mercado. De inminente comercialización, su precio se mantendrá equiparable a los modelos altos de gama ya existentes.

J.L.S.

ACEITES SHELL HOMOLOGADOS

La firma Shell, líder mundial en el sector de lubricantes para automóviles, ha homologado sus aceites según las nuevas especificaciones.

Como consecuencia de las nuevas exigencias de los motores, cada día más potentes, con regímenes de giro más altos y con mayor número de válvulas, los organismos oficiales han dictado nuevas normas de homologación. Así, el American Petroleum Institute (API) y el Committee of Common Market Automobile Constructors (CCMC), han emitido nuevas clasificaciones que exigen la mejora en los comportamientos de los lubricantes; sobre todo, en lo que se re-



fiere a formación de lodos, rendimiento anti-desgaste y estabilidad en la oxidación. El aceite Shell Helix 20W/50 ha sido uno de los primeros en cumplir las nuevas especificaciones, comercializándose ya en los envases tradicionales de 2 y 5 litros.



A distancia, el mando electrónico avisa si ha habido intento de robo.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Mercado

Table with columns: MODELO, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82, '81. Rows include models like Malaga GL, Malaga GLX, Malaga Inyección, etc.

Table with columns: MODELO, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82, '81. Rows include models like Samba LE, Samba LS, Samba GL, etc.

VOLVO table with columns: MODELO, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82, '81. Rows include models like 244 GL, 244 GLE, 244 GT, etc.

VOLKSWAGEN table with columns: MODELO, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82, '81. Rows include models like Polo Bunny, Polo 40 C, Polo C Oxford, etc.

Table with columns: MODELO, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82, '81. Rows include models like Passat 1.8 CL, Passat 2.0 GLS, Passat 1.8 CLD, etc.

OTRAS MARCAS table with columns: MODELO, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82, '81. Rows include models like XJB 4.2, Sovereign 4.2, XJ 12, etc.

CRITICA DE TIENDAS

SAINA S.A. RENAULT ANDALUZ

HAN transcurrido 20 años desde que Saina S.A. abrió sus puertas. En este tiempo el concesionario andaluz se ha convertido en un clásico de la venta de automóviles...



disponer del automóvil elegido, siempre que el coche esté en stock. Este concesionario presta una atención preferente a los vehículos usados que en la mayoría de los casos provienen de operaciones de canje...

quier avería, por complicada que sea. El taller tiene una capacidad de trabajo diario que ronda las diecisiete unidades. En materia de financiación...

Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición, 8,5; vendedores, entregas, 8; financiaciones, 7,5.

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.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include APRILIA models like AF-1 Rapizza, Tuvring Wind, Red Rose.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include BENELLI models like 115 S, 900 S/VT, 900 S/HT.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include BETA models like TR-3 50, TR-34 50, TR-34.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include BIMOTA models like DB 1 Strada, DB 1 S, VB 5.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include BMW models like R-80, R-100 RS, R-100 RT, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include CAGIVA models like Ale azuro 250, Alelt Electra 125, Blues 125, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include DERBI models like Variant Callimila, Variant SLX América, Variant Start, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include DUCATI models like Indiana 250, Indiana 450, Paso 750, Paso 900, 750 Sport.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include FANTIC models like Oasis 75, Oasis EPV 75, Koola 75, Trial 60, Trial Coach, Trial 205, Tender TD 30.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include GAC models like Cady, Cady LJA, Onix, Onix II.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include GARELLI models like Teenie Matic, Teenie Bimatic, Team Bimatic ES, Fiammone Raid, GTA 3 FD ES, Tiger XLE, Salsal 80.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include HARLEY-DAVISON models like XLH Sportster 888, XLH Sportster 883 Huggo, XLH Sportster 1200, FXRS Low Rider Sport Edition, FXST Softail, FLST Heritage Softail, FXSTS Springer Softail, FLHS Electra Glide Sport, FLHTC Electra Glide Classic.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include HONDA models like PXR 50, SH 75, SA 75, NSR 75, NSR 75 B, MTX 75, CRM 75, CG 125, XL 125 PD, MX 125 R, MX 125 RZ, NS 125 F, NSR 125 R, CRM 125 R, XL 200 R, XLX 250, CR 450 N, XL 600 V88, XL 600 V88B, XRV 650, NTV 650, CBR 600 F, XBR 500, VFR 750 F, VFR 750 R, CBR 1000' 88, CBR 1000' 89, GL 1500.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include HUSQVARNA models like VWR 125, VWR 250, WR 250, WR 400, WR 430, TE 510 AT, TE 510 AT.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include ITALJET models like Suter, Victory, Winner, Tiffany, Coyote Quad, Fank-1.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include JAWA models like 350 Twin Sport.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include JJ-COBAS models like TA Miserelli 85, TA Huvo 80, TB1 NBR 125 Mera, TB2 125 Mera, JC-3 KTM 250, JC-3 KTM 250, JY 4 Yamaha 250, TR-3 Rotax 250.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include KAWASAKI models like Z-400 F-2, KLR 650 Tegal.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include KTM models like GPX-600-R, SP 95-R, ZXR-750, ZX-10.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include KTM models like 80 Mini, 80 Super Mini, 80 MX, 125 MX, 250 MX, 500* MX, GS 80, GS 125 MXC, GS 250 MXC, GS 350 MXC, GS 4T MXC, 80 MXC, 250 MXC, 350 MXC, 500* MXC, 600* 4T.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include LAMBRETTA model 298.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include LAVERDA model Lira 125.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include MECATECNO models like Mini 4*, Mikro GP*, Hurricane*, Chic, Dragonfly*.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include MERLIN models like DG-2T*, DG-2T E1*, DG-1 125, DG 3.50 FLUS E 1 mat., DG 3.50 '88 Lejunas*, DG 3.50 '88 Lejunas mat., DG 3.50 Cresta, Nomada 500 4T.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include MONTESA models like Cota 125, Cota 304*, Cota 304, Cota 304*, Cota 307, Cota 315*, Cota 315, Enduro 380 H-75.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include MORINI models like KJ 125, Kängaro 250, Excaltor 250, Carnal 501, Excaltor 501.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include MOTO GUZZI models like V-65 c, V-65 TT/MTX, V-65 Lario, V-65 Florida, V-65 Florida c/extras, V-75, 1000 GT, La Mota 1000, 1000 California III.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include MZ models like ETZ 250, ETZ 250 c/cisider.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include PEUGEOT models like Vogue Eco, Vogue Super, 163 ZT-E, 163 MTV-E, Country MXR*, SC 80 LE, SCL 75.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include RIEJU models like Sprint N, Sprint A/E, RV 50, RV 50 II, Supermarathon 4v FD/M, Supermarathon 4v MT, Strada 74 egus, Maratón 74 K-E, MR 80 E Bianca, MR 80 E Bianca F/D, MR 80 Competición.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include SUZUKI models like Mael PA, Mael PAD, Mael EL, Monza L, Lido Vario, TS 125 X, RG 125 Gamma, GS 450 S, GS 500 E, GSX 600 F, DR 750 Djebel, DR 750 Big, GSX 750 F, GSX 750 R, GSX 1100 F, GSX 1100 R.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include TORROT models like City X*, Cyclomate, Cyclomaster, Cyclomaster.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include URAL models like Ural Base, Ural Extra.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include VESPA models like Vespaio AL, Vespaio ALX, Vespaio XE, Push Condor, Vespa XL 75, Vespa XL 75 Elestart, Vespa XL 125, Vespa XL 125 Elestart, Vespa XL 125 Plurimatic, Vespa T5 Sport, Vespa T5 Sport Elestart, Vespa 200 Iris, Vespa 200 TX, Vespa 200 TX Elestart, Vespa 200 TX Elestart, Gilera XPT, Gilera XPT, Gilera K2 125, Gilera K2 Endurance, Gilera KK, Gilera MX1, Gilera MXR, Gilera Dakota 500 ER, Gilera Dakota 500, Gilera Dakota ER, Gilera Saturno, Gilera XRT 600.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Ptas. Rows include YAMAHA models like Yamu, DT-80, DT-90 LC, TZR 80, TZR 125, RD 125 LC/C, DT 125 LC, SR 125, SR 250, SR 250 E, RD 350 LC/C, XT 350, XS 400, BRX 600, XJ 600, XT 600, XT 600 Tenere, FZ 750, SC 80 LE, FJ 1200.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción



318is
VIRTUDES

- Motor
- Comportamiento
- Línea atractiva

DEFECTOS

- Plazas traseras muy justas
- Dirección muy sensible
- Recorrido de palanca largo

PRECIO EN LA CALLE:
2.843.319 pts.

GTI 16v
VIRTUDES

- Comportamiento
- Habitabilidad
- Versatilidad del maletero

DEFECTOS

- Interior muy sobrio
- Detalles de acabado
- Opciones caras

PRECIO EN LA CALLE:
2.349.311 pts.



BMW 318 is CONTRA
VW. GOLF GTi 16v

PRESTIGIO Y FIGURA

36/ Motor 16

El BMW 318is irrumpe en un atractivo segmento con muchas posibilidades. Los amantes de los GT multiválvulas por un precio muy competitivo tienen ahora la posibilidad de acceder a un BMW. En nuestra comparativa enfrentamos al más fiel representante del sector y al recién llegado.

Al competido y atractivo segmento compuesto por los GT equipados con motores multiválvulas se les ha unido en estos días el BMW 318is, un vehículo que, apoyado por un precio muy competitivo, es una opción muy interesante dentro del sector. Lo comparamos con el Volkswagen Golf GTI 16v, principalmente porque es el máximo representante entre los coches de su clase y además porque, aunque puedan parecer tan distintos, no cabe duda que por sus motores están dirigidos a un

mismo tipo de clientela, gente amante de vehículos con tecnología de vanguardia, capaces de ofrecer unas brillantes prestaciones y que pertenezcan a marcas de prestigio. En un principio, si comparamos el precio podemos comprobar que el Volkswagen es quinientas mil pesetas más barato, pero tiene un equipamiento de serie mucho peor. Para equilibrar este aspecto, partimos de la base de que el Golf monta todas las opciones necesarias para ponerse al mismo nivel que el BMW en equipamiento. Entonces el Golf sólo es dos-

cientas mil pesetas más barato, diferencia poco significativa y que merece la pena pagar para disfrutar de un BMW.

ALMAS GEMELAS

En los dos modelos los motores son muy parecidos, comparten la misma técnica: culatas de cuatro válvulas por cilindro, que últimamente están desbancando a los motores turboalimentados. Por lo que a potencia se refiere, el Volkswagen Golf GTI 16v y el BMW 318is tienen un rendimiento muy simi-

Motor 16 /37



El 318i, equipado con unas suspensiones deportivas, tiene un comportamiento excepcional. Su motor es un prodigio de la técnica, con un rendimiento magnífico.

alta, 209 kilómetros por hora contra los 207 del BMW.

COMPORTAMIENTOS DIVERTIDOS

Por lo que a comportamiento se refiere, estamos ante dos tipos de conducción totalmente diferentes: el Golf es un tracción delantera, mientras que en el 318 es trasera. El Volkswagen siempre se ha caracterizado por tener un comportamiento muy noble, resultando increíblemente fácil de conducir, incluso para los no muy avezados al volante. Con unos esquemas de suspensiones muy bien resueltos, tiene un comportamiento muy noble y neutro, siendo muy difícil que nos pueda dar algún susto por muy rápido que circulemos con él. El 318i tiene un comportamiento característico de los tracción trasera, tendiendo a derrapar el eje trasero en algunos apoyos o en condiciones de suelo deslizante. La marca ha realizado un extraordinario trabajo en las suspensiones, que en nada nos recuerda a otras versiones de la serie 3. Han modificado las geometrías y le han

lar, 139 para el Volkswagen y 136 para el BMW. Por lo que respecta al comportamiento de las dos plantas motrices, la del BMW es más brillante, con más fiabilidad para subir de vueltas y un mejor funcionamiento en cualquier régimen de giro. El del Volkswagen es más perezoso a bajos regímenes, resultando un motor muy puntiagudo, obteniendo su mejor rendimiento en la zona alta del cuentarrevoluciones. Otra cosa a favor del BMW es la tecnología de su motor, más sofisticada que la de su rival. Dispone de un sistema de autodiagnóstico que evita cualquier tipo de reglaje durante toda la vida del motor. En el sistema de alimentación, BMW recurre a una inyección electrónica Motronic 1.7, mucho más evolucionada que la del Golf GTI 16v, y de un sistema de encendido más perfecto, que tiene una bobina para cada bujía, con lo que la chispa que se produce en

cada cilindro es muy potente, capaz de inflamar perfectamente la mezcla aprovechando toda la energía. También han recurrido a unas bujías especiales que tienen una duración de cincuenta mil kilómetros. Esto, unido al sistema de autodiagnóstico, hace que el costo de mantenimiento del coche se reduzca considerablemente. Por lo que respecta a las cajas de cambios, en los dos modelos tienen unos desarrollos adecuados, que permiten sacar el máximo partido en cualquier relación del motor y conferirle unas excepcionales aceleraciones y recuperaciones. A la hora de ser puntillosos, tenemos que decir que el selector del Volkswagen está mejor resuelto; los dos son precisos y suaves, pero el del BMW tiene unos recorridos muy largos. Con todo esto, el Volkswagen, con una ligera superioridad de potencia y un peso inferior, tiene una velocidad máxima sensiblemente más



Lo mejor del Golf GTI 16v es su comportamiento, muy noble y fácil de conducir. Su motor donde mejor rinde es en la zona alta del cuentarrevoluciones.



MICHELIN CAMPEÓN DEL MUNDO DE RALLYES 1989

TECNOLOGÍA QUE
MARCA LA DIFERENCIA



Con la victoria de Massimo Biasion en su Lancia Delta Integrale, Michelin consigue su quinto título mundial en los últimos seis años.



MICHELIN

DATOS DE COMPRA

BMW 318i. Importador: BMW Iberica, S. A. Paseo de la Castellana, 149, 28050 Madrid. Teléfono: (91) 571 02 22. Red de asistencia: 68 puntos de asistencia técnica en toda España. Garantía: un año sin límite de kilometraje.
 Volkswagen Golf GTI 16v. Importador: Seat, C. Pau Claris, 167, 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. Red de asistencia: 160 puntos de asistencia en toda España. Garantía: un año sin límite de kilometraje.

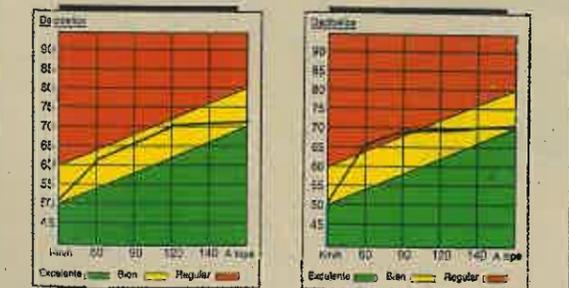
FICHA TÉCNICA

	318is	GTI 16v
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Del transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.781
Nº apoyos de cigüeñal	5	5
Árbol de levas	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	4	4
Alimentación	Iny electrónica	Iny electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1
Tipo de carburante	Super	Super
Potencia máxima (cv/rpm)	136/6.000	139/6.100
Par máximo (mkg/rpm)	17,5/4.600	17,1/4.600
TRANSMISION		
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Vel. 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª (km/h)	6,7/12,4/19,0	8,3/13,6/19,9
Vel. 1.000 rpm 4ª/5ª (km/h)	25,1/31,6	25,5/31,6
Embrague	Mecánico	Mecánico
DIRECCION		
Tipo	Crem asistida	Cremallera
Vueltas de volante	4,75	3,75
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5
FRENOS		
Sistema (d/t)	Discos vent /discos	Discos vent /discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Eje torsional
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa, 5,5 14	Chapa, 6x14
Neumáticos	195/65 R 14	185/60 VR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	1.125	960
Capacidad depósito (l)	55	55

PRESTACIONES

	318is	GTI 16v
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	207,7	209,0
ACELERACION		
400 m salida parada	16,4	17,0
1.000 m salida parada	30,2	30,1
De 0 a 100 km/h	9,1	9,6
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3	18,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3	34,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,2	38,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,8	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,7	13,6

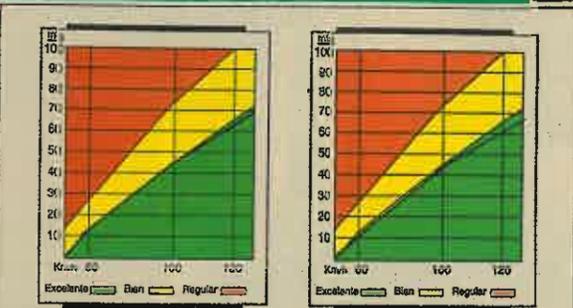
SOMORIDAD



BMW. Al ralentí: 50,1. A 60 km/h: 61,4. A 90 km/h: 65,9. A 120 km/h: 69,5. A 140 km/h: 71,4. A tope: 78,4.
VW. Al ralentí: 50,1. A 60 km/h: 65,1. A 90 km/h: 67,8. A 120 km/h: 69,1. A 140 km/h: 70,6. A tope: 76,2.

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

318is. A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 44,5. A 120 km/h: 69,4.
GTI 16v. A 60 km/h: 16,2. A 100 km/h: 45,1. A 120 km/h: 65,0.

CONSUMO

	l/100 km	
	318is	GTI 16v
CIUDAD		
A 27 km/h de promedio	10,9	10,0
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,3
En conducción rápida	11,5	12,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,2	7,3
A 140 km/h de cruceo	9,7	9,9
A 180 km/h de cruceo	12,4	11,6
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	9,2	8,6
Capacidad depósito comb. (l)	55	55
Autonomía media (km)	547	515

EQUIPAMIENTO

	318is	GTI 16v
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	OP	OP
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Antibloqueo de frenos	OP	OP
Faros antiniebla	OP	OP
Piloto trasero antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor mando distancia (iz./der.)	S/S	S/S
Apoyacabezas (del./tras.)	S/N	S/N
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	S/-	S/-
Cierre centralizado	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas de aleación	OP	OP
Preequipo de radio	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI
Cinturones de seguridad traser.	SI	SI

Eristoff también necesita cariño.



VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



El BMW 318i tiene un volante de diseño deportivo. Tiene la misma forma que el del M-3 y está forrado en piel.



Los asientos delanteros sujetan muy bien. Con los mismos tonos de tapicería que el M-3.

ques, ahora los parachoques tienen un tamaño más grande y sobresalen más de la carrocería. Otra de las novedades que presentan es el nuevo diseño de las ruedas. El resultado en los dos coches



El volante del Golf GTI 16v es similar al del resto de la gama. La instrumentación es muy sencilla y el interior es muy sobrio.



Las plazas delanteras del Golf son cómodas. Los asientos deportivos son opcionales.

es muy bueno, con una línea deportiva, por supuesto, y aquí no podemos entrar en polémica; a unos les gustará más la carrocería de dos volúmenes del Golf y a otros la de tres del BMW. Por lo que respecta al interior, los dos tienen ya un diseño muy veterano y sobrio, el del 318i está realizado con materiales de mejor calidad. En algo el Golf GTI 16v es superior, en su capacidad interior; las plazas delanteras en los dos son muy cómodas, la diferencia está en las traseras, el BMW tiene mucho menos sitio, permite viajar sólo a dos pasajeros y además sin mucho espacio entre el respaldo de los asientos delanteros y la banqueta de los traseros. El Golf es mucho más versátil, esto se ve reflejado en el maletero, que con la posibilidad de abatir los asientos ofrece más alternativas.

equipado de serie con el equipo M-Technic, que cuenta con unos amortiguadores de gas con tarados más duros y unos muelles algo más cortos; con todo esto el resultado es sensacional, consiguiendo un comportamiento increíble, con unos límites de seguridad muy altos y unas reacciones muy nobles. Por lo tanto, después de analizar esto podemos sacar una conclusión: los dos tienen un comportamiento muy divertido, siendo el Volkswagen Golf un vehículo mucho más idóneo para aquellos que tienen menos práctica al volante, mientras que con el 318i los más expertos

disfrutarán de lo lindo con las nobles reacciones de este tracción trasera.

DISEÑOS ATRACTIVOS

La línea de las carrocerías de estos dos modelos son de sobra conocidas y tienen a sus espaldas unos cuantos años ya. BMW, para darle un aspecto más deportivo al 318i, le ha equipado con un spoiler delantero y un deflector en la tapa del maletero pintados del mismo color que la carrocería. Volkswagen, por su parte, en los modelos de la gama 90 les ha realizado algunos reto-

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...



CONCLUSION

Estos dos vehículos, a pesar de que puedan parecer tan distintos, están encaminados al mismo tipo de público. Una clientela amante de los últimos adelantos tecnológicos y de las modas que mandan en el mundo del automóvil, y en este sentido los motores con culatas multiválvulas están a la vanguardia. No cabe duda de que tanto el BMW 318is y el Volkswagen Golf GTI 16v cumplen de sobra con todos estos requisitos. Son dos modelos con una mecánica similar y unas prestaciones muy parecidas; por lo que respecta a sus carrocerías, el BMW 318is, recién llegado al segmento de los GT equipados con motores de dieciséis válvulas, que tiene una carrocería de tres volúmenes, puede tapar perfectamente un hueco que el Golf GTI 16v no podía, el destinado a un sector de público que tanto por gustos o por necesidad necesita un vehículo de sus características.

Por lo que respecta al precio de estos vehículos, si los comparamos tal cual el fabricante los ofrece de serie, el Volkswagen es mucho más barato, pero tiene un equipamiento de serie mucho peor. Por lo tanto si los comparamos poniéndole al mismo nivel de equipamiento que el 318is, podemos comprobar que el precio se acerca mucho y la diferencia pasa a ser de poco más de doscientas mil pesetas. Por supuesto que la diferencia económica puede influir a la hora de decidirse por uno u otro, pero con la política comercial agresiva que está adoptando BMW, todo aquel que necesite un vehículo de las características del 318is puede disponer de él con un precio más ajustado. También la marca bábara, con su actitud comercial, pretende llegar a una clientela principalmente joven, que antes no accedía a la marca.

Manuel Madrid

Fotos: José A. Díaz

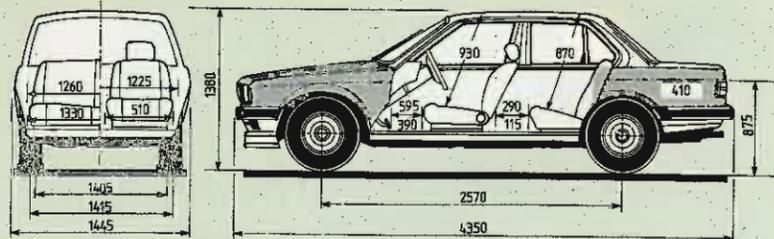
Motor 16 En la elección de un coche u otro deben influir principalmente los gustos de cada uno y sus necesidades. El Volkswagen Golf GTI 16v tiene un precio inferior, se trata de un dos volúmenes, por lo tanto tiene una utilización mucho más versátil; el BMW 318is, por contra, tiene una línea más clásica y otro concepto de conducción, se trata de un tracción trasera; es algo más caro pero tiene un equipamiento más completo y está mejor terminado. Por lo demás, teniendo en cuenta sus prestaciones, son muy similares, ya que sus motores con culatas de dieciséis válvulas tienen un rendimiento parecido. Y por último, si nos fijamos en sus apartados técnicos hay que decir que el BMW cuenta con una mecánica más moderna.

FICHA TÉCNICA

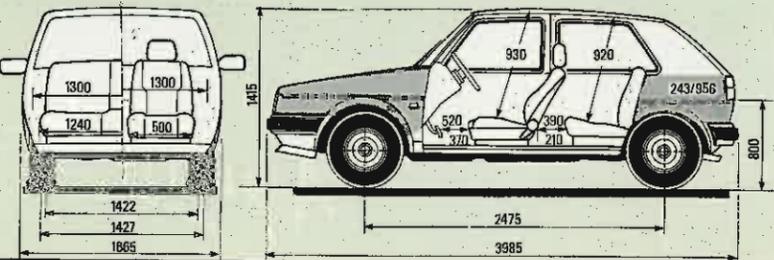
	BMW	VW
Velocidad máxima	2.º ****	1.º ****
Aceleraciones	1.º ****	1.º ****
Recuperaciones	1.º ****	1.º ****
Consumo	2.º ***	1.º ****
Transmisión	2.º ****	1.º ****
Caja de cambio	2.º **	1.º ****
Frenos	2.º ****	1.º ****
Dirección	2.º ****	1.º ****
Comportamiento	2.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas	2.º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

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

BMW 318is



VOLKSWAGEN GOLF GTI 16v



¿Qué le falta a su cadena de Alta Fidelidad para ser perfecta?



... Los nuevos Compact Disc SONY

Descubra la pureza absoluta en sonido...

Una pureza de sonido como sólo puede ofrecer la vanguardia de la tecnología digital:

Los nuevos reproductores de Compact Disc SONY.

El audio digital, empezó a desarrollarse en los primeros viajes espaciales para solucionar los problemas del audio analógico tradicional. SONY fue el primero en incorporarlo en la reproducción musical.

Gracias a la tecnología digital la audición de un disco compacto es realmente una experiencia única por lo sorprendente de

su nitidez, calidad y pureza de sonido. Compruébelo, Usted notará la diferencia.

SONY, inventor del reproductor de CD y líder absoluto en equipos profesionales de grabación y de uso doméstico, ha avanzado en el campo del audio digital para crear lo más perfecto en reproductores de Compact Disc. Fruto de este desarrollo tecnológico ha nacido el CDP-970 de 45 bits y sistema Noise Shaping, exclusivo de SONY. Para que usted disfrute de una pureza en la reproducción como nunca imaginó.

...y la increíble facilidad de manejo...

¿Sabía Usted que puede conseguir una reproducción perfecta con sólo apretar un botón?

Porque los Nuevos reproductores de CD SONY le ofrecen una gran sencillez de manejo y una increíble comodidad gracias a sus múltiples prestaciones.

Y son muy fáciles de conectar a su actual cadena de Alta Fidelidad. Tan fácil como cualquier otro componente.

El revolucionario uso del rayo láser para la lectura de los discos compactos proporciona al reproductor de CD una vida imperecedera y sin problemas de mantenimiento.

Además, los discos compactos son también muy manejables y duraderos.

Tienen una gran resistencia y no precisan grandes cuidados. Y lo que es más importante, el uso y el tiempo no merman en absoluto la calidad de la reproducción.

Los discos compactos ofrecen además una amplísima gama y son cada día más asequibles. No renuncie a la máxima pureza de sonido.

SONY se lo pone fácil.





...con un Compact Disc
creado a su medida.

Lo máximo en Tecnología Digital

SONY, líder mundial en reproductores de CD, ha desarrollado la gama más amplia del mercado. Usted dispone de hasta 17 modelos para escoger el que más se adapte a sus necesidades o, sencillamente, el que más le guste.

Tenemos un reproductor de CD a su medida.

Elegirlo es lo más sencillo del mundo. ¿43 ó 35 cms.?

Los de 43 cms. se adaptan perfectamente a las cadenas de tamaño convencional.

Los de 35 cms. para los que posean cadenas MIDI o no disponen de un gran espacio, o simplemente gustan de nuevos diseños.

A partir de aquí sólo tiene que escoger las prestaciones que necesite y combinarlas.

Seguro que SONY tiene su reproductor de CD.

Escoja sus prestaciones:

— **Los multidiscos:** Le ofrecen la posibilidad de colocar hasta 10 discos de una sola vez y escuchar ininterrumpidamente toda la música que desee. (Modelos CDP-C900, CDP-C700, CDP-C500/M Y CDP-C50).

— **Filtros digitales** de hasta octuple frecuencia de muestreo y 45 bits de resolución (CDP-970) con los que obtendrá la máxima pureza de reproducción y riqueza de matices.

— **Custom File:** Con el que Usted podrá memorizar hasta 227 programas de discos diferentes. Cada vez que introduzca el disco tendrá a su disposición el programa archivado en su día. (Modelos CDP-970, CDP-C700 y CDP-M97).



— **Custom Edit:** Funciones destinadas a proporcionar un alto grado de comodidad cuando se graba de un disco compacto a una cinta de cassette. El reproductor de CD puede seleccionar automáticamente las canciones a grabar en ambas caras del cassette aprovechando al máximo la duración del mismo. (En 11 modelos).

— **Función Shuffle** que permite la reproducción aleatoria de las canciones. (Toda la gama).

— **Mando a distancia** por infrarrojos. (En 13 modelos).

— **Con salida digital** a través de cable de fibra óptica. (Modelos CDP-C900, CDP-C700, CDP-970, CDP-770, CDP-670, CDP-M97 y CDP-M77).



Y otras muchas prestaciones que Usted encontrará únicamente en la gama de SONY.

Con la mayor variedad de precios del mercado, para que Usted pueda encontrar un reproductor de CD SONY por poco más de 32.000,— Ptas...

Y si Usted está pensando una cadena completa de HI-FI, SONY le ofrece la oferta más amplia del mercado, tanto en versiones MIDI como en 43 cms., incorporando todas ellas el reproductor CD más adecuado.

Descubra la pureza más absoluta en sonido de la manera más fácil con un reproductor de CD SONY creado a su medida. No lo piense más. Lo máximo en calidad, nitidez y pureza de sonido le está esperando.

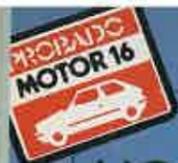
SONY el futuro del Audio Digital.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono:

900/37 77 77

SONY.
Audio Digital





A FONDO

HONDA CIVIC 1.6 16v

ACOSO ORIENTAL

Ya podemos disfrutar en España de los nuevos Honda Civic, pero, eso sí, casi en plan de exclusividad, pues las unidades que se permiten vender, se sirven con cuentagotas. Podrán adquirirse tan sólo cien unidades del nuevo Civic, a un precio interesante, teniendo en cuenta el generoso equipamiento que ofrece de serie.

CUANDO hablamos de la marca Honda, tenemos que relacionarla con el mundo del deporte, sus tres títulos de campeón del mundo de Fórmula 1 y los innumerables campeonatos mundiales de motociclismo lo corroboran. Por esta razón Honda, al renovar el Civic, no podía evitar conferirle un carácter claramente deportivo.

Por fuera el nuevo Civic muestra un aspecto más agresivo, reforzado por un deflector trasero y un spoiler delantero. La carrocería es ahora más baja, pero tanto la longitud, la distancia entre ejes como la anchura se han incrementado ligeramente. Por dentro sigue haciendo gala de unos acabados muy cuidados y de un equipamiento al que le faltan pocos detalles. Pero es bajo el capó donde el coche muestra su faceta más novedosa, el corazón del nuevo Civic late fuerte; su motor, con tan sólo 1.600 centímetros cúbicos, desarrolla una potencia considerable. Son 130 ca-

El nuevo Civic presenta un aspecto más agresivo reforzado por su deflector trasero.



ballos que sitúan al pequeño Honda en la categoría de todo un deportivo.

INSTALADA ★★★★★

Para aumentar la potencia del nuevo Civic, Honda ha recurrido a una culata multivalvulas, que parece la tecnología de moda. El resultado es contundente, son 130 caballos de potencia para un motor de 1.600 centímetros cúbicos, al que se ha dotado de un doble árbol de levas en cabeza y de un sistema de inyección electrónica programada, que le permite un mejor aprovecha-

HONDA CIVIC 1.6 16v

VIRTUDES

- Acabados buenos
- Equipamiento completo
- Buen comportamiento

DEFECTOS

- Maletero reducido
- Ventilación escasa
- Tacto del pedal de freno

PRECIO EN LA CALLE:
2.725.487 ptas.



DATOS DE COMPRA

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-346 kilómetro 8,7, 08830 Sant Boi del Llobregat, Barcelona. (93) 370 82 55. Red de postventa: 10 puntos en toda España. Garantía: dos años sin límite de kilometraje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.590 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 2, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Super. Potencia máxima: 130 cv a 6.800 rpm. Par máximo: 14,6 mkg a 5.700 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,4 km/h; 2.ª, 14,0 km/h; 3.ª, 20,2 km/h; 4.ª, 26,3 km/h; 5.ª, 30,9 km/h. Embrague: Monodisco en seco.

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

FRENOS. Sistema: Discos ventilados/discos.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

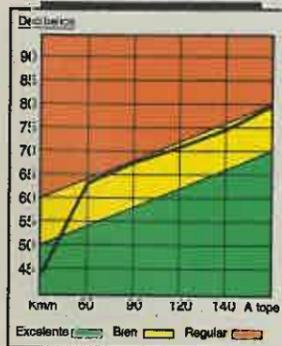
RUEDAS. Llantas: Aleación 5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 R 14.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad depósito: 42 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	191,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,6
1.000 m salida parada	30,6
De 0 a 100 km/h	9,0
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	37,3
De 80 a 120 km/h en 4.ª	11,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª	14,5

SONORIDAD



Al ralentí: 44,1. A 60 km/h: 63,8. A 90 km/h: 66,9. A 120 km/h: 71,3. A 140 km/h: 74,4. A tope: 79,1.

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

Los asientos son muy envolventes y cómodos, complementándose la acertada postura de conducción con un volante regulable. El equipamiento de serie tiene un buen nivel y la instrumentación es bien visible.



miento de la inyección gasolina-aire, en los conductos de admisión; esto se traduce en la obtención de una potencia más elevada.

En la práctica es un motor con unas aceleraciones brillantes, pero con unas recuperaciones brillantes en cuarta y en quinta flojas. El coche empieza a tirar a partir de las 3.500 vueltas, pero es a 4.000 vueltas donde responde con más alegría. Sin embargo en cuarta y quinta velocidad, a partir de las 5.500 vueltas, le vuelve a costar subir de régimen, y en quinta no se consigue pasar de las 6.100 vueltas si no es cuesta abajo, régimen este en el que alcanza la velocidad máxima de 191 kilómetros por hora. Sin embargo el régimen máximo de revoluciones es de 7.250 y, de poderse alcanzar, se superarían fácilmente los 200 kilómetros por hora.

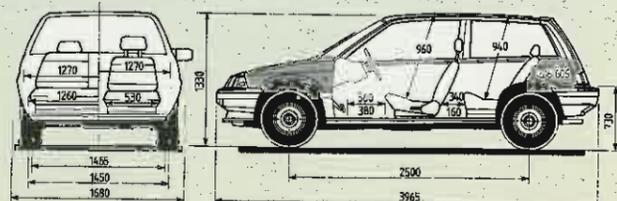
La dirección resulta algo dura y tiene un recorrido de tope a tope de cuatro vueltas de volante, esto no la convierte en una dirección muy directa y precisa pero, al carecer de servodirección,

si no la desmultiplican se volvería excesivamente dura. La palanca del cambio se maneja suavemente y las distintas marchas entran con suficiente precisión. Los consumos son bastante buenos y no se disparan cuando se pisa a fondo el acelerador, aunque la autonomía del coche, de 470 kilómetros, resulta un poco justa, debido a la poca capacidad del depósito de combustible. En cuanto a los frenos, actúan con eficacia pero se calientan en seguida, la calidad de las pastillas no debe ser muy buena. Otra objeción hay que hacer al pedal del freno, que tiene un recorrido muy largo y mullido.

COMPORTAMIENTO ★★★★★

El nuevo Honda destaca sobre todo por su comportamiento. Las nuevas medidas de carrocerías, las barras estabilizadoras y sobre todo un sistema, incorporado a las suspensiones, que garantiza una caída constante de las ruedas, se encargan de mantener una bu-

HONDA CIVIC 1.6 16v



VEN AL PARÍS DAKAR



Si quieres ir al *París-Dakar*, y tienes más de 18 años, *Trident* te ayuda a conseguirlo. Sólo tienes que enviar cuatro envueltas de *Trident*, de cualquier sabor, al Apto. de Correos 123 del Prat de Llobregat (Barcelona). Participarás

en el sorteo de 3 viajes como acompañante del *Equipo Trident* en el *París-Dakar*, y miles de regalos como anoraks, camisetas, gorras... Sorteo ante notario de 3 viajes (Diciembre 89) y miles de regalos (Enero 90).

¡Te estamos esperando!

Esta promoción caduca el 31.1.90



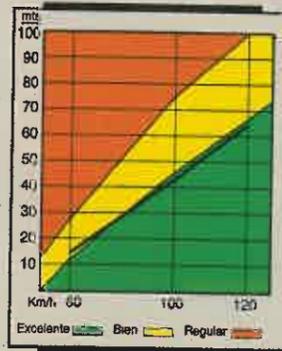
na estabilidad a altas velocidades. El Civic tiene un agarre en curvas y una estabilidad excepcionales. No se balancea y su límite de seguridad es muy alto. Eso sí, cuando el coche pierde adherencia, es el tren delantero el que derrapa y lo hace casi sin avisar previamente (chirrido de ruedas y pérdida de dureza en la dirección). Con el Civic se puede viajar rápido con personas a las que no les gusta ir deprisa, puesto que el coche no da ninguna sensación de velocidad. Otro detalle que resulta realmente curioso es que el velocímetro es muy preciso.

CARROCERIA ****

Los japoneses están tomando la delantera a los europeos en esto de fabricar coches. Aparte de ser los pioneros en comercializar tecnología, como los coches con cuatro ruedas directrices, nos están dejando atrás en cuanto a calidad y ajuste de acabados.

El Civic es un buen ejemplo de la meticulosidad japonesa. Las puertas no parecen de hojalata, tienen buen ajuste y cierran sin el menor esfuerzo; las gomas ajustan perfectamente y no filtran ningún silbido; y si se levanta el capó,

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,1. A 100 km/h: 43,0. A 120 km/h: 64,6.

CONSUMO

Ciudad	l/100 km
A 31 km/h de cruceo	9,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,7
En conducción rápida	11,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,2
A 140 km/h de cruceo	9,8
A 180 km/h de cruceo	12,0
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	8,1
Capacidad depósito comb.	42
Autonomía media	468

EQUIPAMIENTO

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



La línea del Civic es original y distinta. Un sistema que mantiene constante la caída de las ruedas, hace su comportamiento excelente.



se ve que todos los cables están perfectamente sujetos y aislados y que todo está pensado para facilitar el trabajo del mecánico. El único reproche en cuanto a acabados, es un molestísimo ruido del retrovisor del lado del acompañante cuando se rueda deprisa.

La habitabilidad trasera resulta escasa, mientras que la delantera es buena. Los asientos son muy envolventes y permiten, ayudados por un volante regulable, encontrar la postura de conducción deseada.

Los relojes están muy visibles y los mandos se accionan sin dificultad. Hay que resaltar a su favor la comodidad de abrir el maletero y el tapón de gasolina desde dentro; y en contra, la dificultad de coger el cinturón de seguridad cuyo anclaje está muy retrasado. Las entradas de aire necesitan del uso continuado del ventilador para que éste se note. También es preciso resaltar lo escaso que resulta el maletero por lo reducido de su tamaño.

El equipamiento ofrece de serie opciones tan caras como el aire acondicionado y el techo solar, por cierto muy agradable y relativamente silencioso, pero se olvida de incluir un simple reloj o un testigo de reserva de carburante.

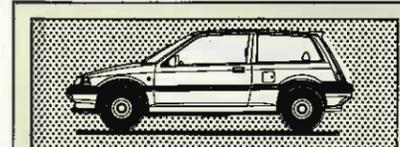


FRENTE A SUS RIVALES

Cada vez son más numerosas las marcas que van incorporando culatas de dieciséis válvulas a sus modelos deportivos para aumentar la potencia. Como rivales más directos del Civic, podemos considerar el Opel Kadett GSI, el Volkswagen Golf, el Nissan Sunny y el Mazda 323, todos ellos caracterizados con las siglas 16V.

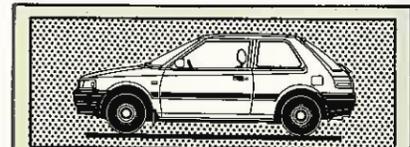
El Kadett es el más potente y el que tiene el maletero más capaz; pero también el que requiere más atención cuando se conduce por zonas viradas, debido a las frecuentes pérdidas de motricidad y poder direccional. El Golf, con una probada fiabilidad mecánica y buen comportamiento, es el más barato, pero también el menos equipado. El Sunny aporta un equipamiento completo, pero es el que desarrolla menos potencia. Y el Mazda, que junto con el Honda son los de precios más caros, ofrece un equipamiento excelente, un buen andar y todo rematado con una calidad de primera.

Simonetta Garih
Fotos: José Robledo



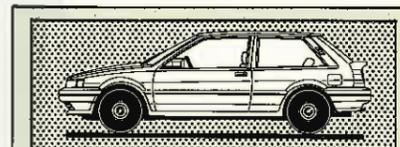
HONDA CIVIC 1.6 16V 2.725.487 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.590 c.c. Potencia: 130 cv a 6.800 rpm. Peso: 910 kg. V. máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 8,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 206/606 l.



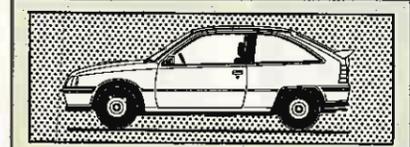
MAZDA 323 GT 2.675.104 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.840 c.c. Potencia: 140 cv a 6.500 rpm. Peso: 1.035 kg. V. máxima: 198 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 212/537 l.



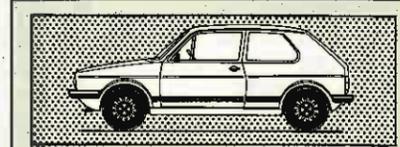
NISSAN SUNNY GTi 16V 2.401.124 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 122 cv a 6.600 rpm. Peso: 1.150 kg. V. máxima: 183,2 km/h. Consumo medio ponderado: 9,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 137/306 l.



OPEL KADETT GSI 16V 2.362.014 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.998 c.c. Potencia: 157 cv a 6.000 rpm. Peso: 990 kg. V. máxima: 221 km/h. Consumo medio ponderado: 9,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 425/810 l.



VW GOLF GTi 16V 2.349.311 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 139 cv a 6.100 rpm. Peso: 960 kg. V. máxima: 209 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 243/956 l.

Motor 16 El Honda Civic va dirigido a aquel usuario al que le guste conducir rápido y con un amplio margen de seguridad, que quiera un coche que no tengan los demás, y con un diseño que le distinga sin dificultad entre montones de modelos cada vez más similares. Además, el japonés ofrece una calidad de acabados muy superior a la de cualquier fabricante europeo, y si el precio es algo superior al de sus rivales continentales, se ve ampliamente recompensado con un equipamiento de serie, como es el aire acondicionado o el techo solar, que en los coches europeos se factura como opción, a unos precios que hacen sudar. Eso sí, aunque en el Civic pueden viajar cómodamente cuatro personas, éstas tendrán que ir ligeras de equipaje, pues el maletero es bastante reducido.



The time for action

Ref. 962.213



Cronógrafo y reloj de buceo de cuarzo. Impermeables hasta 200 mts.



Ref. 250.006

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSÉ ORTEGA Y GASSET, 54 TELÉF.: 402 24 73, MADRID

USELA LO MENOS POSIBLE



LIMPIADOR SISTEMA DE LUBRICACION

- Disuelve las impurezas y elimina los depósitos.
- Acondiciona las superficies metálicas para recibir el nuevo aceite.
- Retrasa el envejecimiento y la contaminación del aceite nuevo.



SUPREME

- Aditivo que mejora el rendimiento del aceite y reduce la fricción.
- Evita la formación de impurezas.
- Prolonga la vida del motor.



SUPER FOR OIL

- Reduce el consumo anormal de aceite y los humos de escape.
- Aumenta la presión del aceite y restablece la compresión.
- Reduce el desgaste y mejora el rendimiento del motor.



TAPA-FUGAS DEL ACEITE DEL MOTOR

- Ayuda a detener las pérdidas de aceite.
- Revitaliza los retenes y las juntas del sistema de lubricación.
- Disuelve los depósitos y limpia todo el sistema.

Según el tipo de motor, los aceites son diferentes. Pero los problemas son comunes. La circulación en la ciudad, las cuestas, las altas velocidades, las caravanas, etc. provocan un consumo anormal y reducen las propiedades lubricantes del aceite.

WYNN'S presenta una gama de productos para resolver estos problemas. Una gama para que el aceite de su motor se consuma al mínimo y rinda al máximo.

Cambie su aceite con WYNN'S. Notará la diferencia en el nivel.



PURA FUERZA

SUZUKI VITARA

UN POCO MAS COCHE



DENTRO de pocos meses, en la fábrica de Santana en Linares (Jaén), comenzarán a producirse los nuevos coches todo terreno que completarán la gama de los actuales Suzuki SJ. En marzo del 90 llegan los Suzuki Vitara.

Conscientes de que el mercado de los coches todo terreno evoluciona hacia nuevos conceptos, los técnicos de diseño y estilo japoneses han creado un nuevo automóvil, más funcional, más atractivo, más moderno, capaz de satisfacer tanto a los amantes de los verdaderos «jeeps» como a esa mayoría de público que quiere un coche atractivo, que le ofrezca una imagen más actual y moderna y que muy pocas veces va a utilizar fuera de la carretera. Un coche, en definitiva, que lo pueda utilizar todos los días un ama de casa para llevar a los pequeños al colegio y para tomar el aire en los fines de semana.

Y sin duda el Vitara cumple a la perfección con estas especificaciones.

Sin abandonar su aspecto rústico y la imagen tradicional de cualquier todo terreno, el nuevo Suzuki nace de unas líneas mucho más redondeadas, más femeninas incluso.

Para mantener la imagen moderna y de cierta agresividad, unas generosas aletas en cada paso de ruedas le confieren una apariencia específica y sin duda atractiva, que

llama la atención a cuantos se detienen a verlo.

El Vitara se ofrece en principio con dos tipos de carrocería: con techo de lona y con techo metálico. La primera versión, con un equipamiento algo más reducido, mientras que el Vitara cerrado incluye el aire acondicionado y opcionalmente la servodirección. La mecánica más habitual con que encontraremos el pequeño Suzuki será la de un motor de 1.600 centímetros cúbicos, alimentado por un carburador de doble cuerpo, que proporciona 75 caballos de potencia máxima. Un motor con inyección electrónica y 82 caballos de potencia se ofrecerá en la versión más alta de la gama. Una versión que debe venderse en nuestro mercado por algo menos de 2 millones de pesetas, frente al precio de 1,6 millones que deberá costar el más barato.

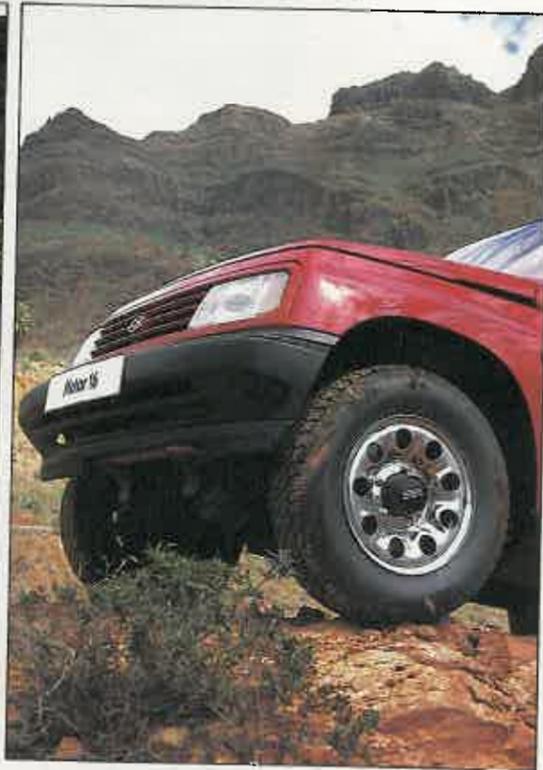
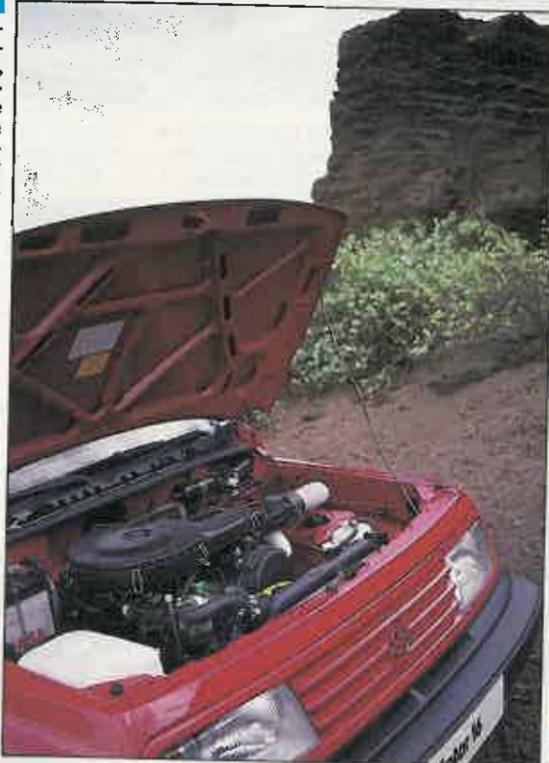
Tuvimos la oportunidad de conducir una unidad del Suzuki Vitara de las importadas al mercado canario. Una versión idéntica a la que se producirá en Linares y como primer impacto, cabe decir que el pequeño coche nos cautivó inmediatamente.

La primera impresión es el excelente grado de acabado que ofrece el coche, con unos remates más dignos de un turismo que de un todo terreno. Detalles como el enmoquetado integral o la instrumentación, es difícil encontrarlos en automóviles de este estilo.



Dos versiones diferentes se ofrecen para el Suzuki Vitara. Con techo de lona y con techo metálico. La versión de lona es bastante complicada para hacerla descapotable, pero al menos es de una impermeabilidad excelente. Eso sí: el ruído aerodinámico es bastante elevado.

El motor del Vitara es un 1.600 centímetros cúbicos, que con un carburador de doble cuerpo desarrolla 75 caballos de potencia máxima y con una inyección electrónica, 82. Bien calzado, el pequeño Vitara tiene una asombrosa capacidad para superar cualquier obstáculo.



Al volante, la postura es correcta, con el volante ligeramente alto, lo que debería solucionarse con un sistema de regulación de la columna de dirección, pero también comprendemos que nos movemos en una categoría modesta en la que estos lujos son poco frecuentes. Y ya que hablamos de volante, menciono que la dirección, sin asistencia, no resulta en absoluto pesada. Ni siquiera los generosos neumáticos que equipa este vehículo hacen pesado el volante. De todas maneras, la asistencia está prevista como opción

aunque, insistimos, no la encontramos realmente imprescindible.

El motor resulta bastante ruidoso, tanto en la versión abierta como en la cerrada, pero este ruido se olvida inmediatamente porque su funcionamiento es una verdadera delicia. Sube de vueltas y empuja como el de un coche de mayor porte. Sólo el tener consciencia de que el centro de gravedad está muy alto nos reduce las ganas de pisar el acelerador, porque, con desarrollos bastante cortos, el Vitara se mueve entre el tráfico urbano con la agilidad

de un GTi de más de 100 caballos.

Insistimos en que hay que ser consciente de lo que llevamos entre manos: un coche bastante más pesado de lo normal (algo más de 1.000 kilos con el conductor a bordo) y con unos frenos que, si bien no son insuficientes, no son los de un coche de turismo. En carretera, estos frenos son propensos a la fatiga aunque su rendimiento no parece bajar en demasía. La utilización de elementos de fricción sin amianto puede ser la causante de esta fatiga.

Así pues, si en comporta-

miento urbano y por carretera cabe calificar al Vitara como muy notable, fuera de la carretera no quedamos en absoluto decepcionados.

Junto a la palanca de cambios nos encontramos con una segunda palanca para accionar las distintas posibilidades de tracción: a las ruedas traseras, que es la posición de funcionamiento standart; a las cuatro ruedas, para utilización fuera de carretera; a las cuatro ruedas y reductora para situaciones especialmente críticas. Aunque es posible pasar de una posición a otra sin detener el ve-

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

Esso Lubricantes recomendados



Muy bien presentado, el interior del Vitara es agradable y muy funcional. En la consola central, una pequeña pero eficaz radio, muy bien integrada en el diseño.



La palanca del cambio y de la transmisión. Hay que parar el coche para usar la reductora.



Opcionalmente dispone de aire acondicionado. Es una solución interesante y no muy cara.



Cinturones escamoteables en el asiento trasero. Bajo el asiento delantero, se oculta el gato.

hículo, lo cierto es que la caja «cruje» cuando no se tiene la delicadeza de detener el coche completamente.

Por caminos de tierra, con tracción trasera, el Vitara es divertido de conducir, con un coleteo fácil de controlar (tampoco hay que abusar de las espectacularidades, que un todo terreno no es un coche de carreras). Conectada la tracción total, el comportamiento cambia por completo, sujetándose al camino como con garras. Unas excelentes ruedas Dunlop Desert ayudan a este menester, proporcionando a la vez un buen agarre en terreno suelto.



La versión descapotable tiene el asiento posterior de una sola pieza. En la versión de techo duro, se abate en dos sectores simétricos.

FICHA TÉCNICA

VITARA	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitud
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.590
Diámetro por carrera (mm)	75 x 90
Árbol de levas	En cabeza
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Carburador doble
Compresión	8,9 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	75 / 5.250
Par máximo (mkg/rpm)	12,5 / 3.100
TRANSMISIÓN	
Tracción	4x4 conectable
Caja de cambios	De 5 v. y reductora
FRENOS	
Sistema	Disco / tambor
RUEDAS	
Neumáticos	195 SR 15
PESO	
En orden de marcha (Kg)	970/990
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Velocidad máxima	145
Aceleración 0-100 km/h (seg)	15,8
Consumos (l): A 90 km/h	7,8
A 120 km/h	11,4
Ciudad	10,4

Tuvimos la oportunidad de rodar con el Vitara por el bellísimo arenal de Maspalomas, con sus altas dunas. Mientras tuvimos la precaución de rodar con alguna prisa, el Suzuki superaba las mayores dificultades, pero cuando tuvimos que reducir la marcha, acabamos enterrados en la arena como unos vulgares novatos. Lo cierto es que es sumamente eficaz en este terreno, a la vez que enormemente divertido. Tiempo habrá de llevar a cabo una prueba a fondo completa.

José María Cernuda



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
316i	85	1.700.000	AUTOM. BERTOLIN
316	86	1.600.000	KELDENICH
316i 4p	88	1.950.000	VEIMSA
318i	87	2.000.000	STINUS
318i	88	2.150.000	VELOMOVIL
320i	87	2.300.000	TURALSA
320i	85	1.800.000	RUERA
320i 4p	85	2.200.000	GUARNIERI
320i 4p	86	2.375.000	ELITE MOTOR
320i 4p	88	3.100.000	MOTORLUXE
323i	85	1.900.000	STINUS
323i	86	1.950.000	BIKAR
323i	87	2.100.000	GUARNIERI
323i 4p	85	2.300.000	HISPAMOVIL
324d	85	2.600.000	NOGUERA PIÑOL
324d	87	2.375.000	MOTOR CENTRAL
324td	88	3.000.000	FERSAN
325i	88	3.600.000	MOTOR CENTRAL
325i C	86	4.000.000	RAMON CALATAYUD
325i 2p	86	3.000.000	AUTO PARIS
325i 2p	88	3.550.000	MOTORLUXE

AUTO AMPURIA, S.A. Ctra. Olot, Km 24,400 Tel. 50 85 61 **FIGUERAS**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S.A. Rda. General Mitre, 29 - 35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramón y Cajal, 19. Tel. 21 14 21. **TARRAGONA**
A. FERSAN, S.A. Ctra. Alicante - Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**
AUTOSA. Tenderina Baja, 68 - 70 Tels. 20 02 61. **OVIEDO**
BERTOLIN, S.L. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
BRIOCAR, S.A. Ctra. Madrid-La Coruña, Km. 600. Perillo. Tel. 63 51 08. **LA CORUÑA**
COPERMVIL. Ctra. de Vic, 237. Tel. 873 76 54. **MANRESA**
DIPAUTO, S.A. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITE MOTOR S.A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
G. GUARNIERI, S.A. Ctra. de Cádiz, Km 228,1. Tels. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**

Estos son algunos ejemplos de la Selección BMW de Automóviles de Ocasión. Todos ellos modelos BMW. Con una antigüedad siempre inferior a 4 años. Cuidadosamente escogidos y minuciosamente revisados. Y con una garantía de 12 meses en cualquier punto de nuestro país. Si desea conocer muchas otras alternativas, acérquese a su Concesionario BMW.

MODELO	AÑO	PRECIO	CONCESIONARIO
325i X	87	3.100.000	VEIMSA
325i X	87	3.500.000	MARTIN I CONESA
M3	87	5.500.000	AUTOLAGO
M3	87	5.500.000	AUTO PARIS
M3	87	5.500.000	KELDENICH
524td	86	2.200.000	AUTOLAGO
524td	86	2.800.000	NOGUERA PIÑOL
525i E	85	1.500.000	TURALSA
528	85	2.250.000	BIKAR
528i	86	2.400.000	RUERA
528i	86	2.650.000	REX MOTORS
535i	89	6.000.000	MARTIN I CONESA
535i	89	6.200.000	FERSAN
M535	85	3.500.000	AUTOM. BERTOLIN
M535	85	3.700.000	HISPAMOVIL
728i	85	2.650.000	REX MOTORS
730i	89	5.000.000	ELITE MOTOR
730i A	89	6.700.000	VELOMOVIL
735i	86	3.300.000	MENGUAL
735i	87	6.000.000	RAMON CALATAYUD
745i	86	4.000.000	MENGUAL

KELDENICH, S.A. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MENGUAL, S.A. Ctra. Madrid, Km. 382. Cabezo Cortado. Tel. 83 16 04. **MURCIA**
MOTOR CENTRAL, S.A. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOTORLUXE, S.A. Pol. Ind. Ctra. Amarilla. Avda. Montes Sierra, 29. Tel. 467 62 90. **SEVILLA**
NOGUERA PIÑOL, S.A. Dr. Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
RAMON CALATAYUD. Pol. Ind. Los Olivares. Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS, S.A. Gran Vía Asima, 4. Tel. 75 88 22. **PALMA DE MALLORCA**
RUERA SPORT, S.A. Ctra. Madrid - Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**
STINUS, S.L. Gloria, 3 - 5. Tels. 27 02 29 / 27 79 02. **SAN SEBASTIAN**
TURALSA. Avda. de Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA (MURCIA)**
VEIMSA. Brasil, 35. Tels. 41 83 67. **VIGO**
VELOMOVIL, S.A. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA***

NISSAN INFINITI

ALTA CLASE JAPONESA



CON motivo de la reciente celebración del Salón de Tokio, tuvimos la oportunidad de tomar contacto con uno de los modelos japoneses que más están dando que hablar, sobre todo en el mercado norteamericano: El Nissan Infiniti. Este

es actualmente el modelo estrella de la marca y su fuerte entrada en el mercado ha puesto sobre aviso a los fabricantes de las grandes berlinas de lujo, que se creían al margen de la invasión japonesa.

En el Infiniti se han volcado todos los avances téc-

nicos que en la actualidad puede montar un vehículo de serie. El motor es de nuevo diseño, y, tal y como exige un coche de este nivel, se trata de un ocho cilindros en V, de 4,5 litros de capacidad con culatas de cuatro válvulas por cilindro. La potencia es de 280 caballos y el par es

de 40,8 kilogramos metro a 4.000 revoluciones por minuto. Este motor, denominado VH45DE, está pensado para una utilización en berlinas de alto porte, con las virtudes de suavidad y bajo nivel de ruidos que exigen los usuarios de este tipo de vehículos.

La caja de cambios es automática de cuatro velocidades, controlada electrónicamente para mejorar el rendimiento global del coche y suavizar los cambios. Esta caja tiene el mando dispuesto de forma que se puede utilizar de forma manual con toda facilidad.

Otro punto en el cual han hecho un gran alarde los técnicos nipones es en la suspensión. Además de un sistema de dureza variable conducido electrónicamente por un microprocesador, el Infiniti dispone de sistemas multibrazo, tanto delante como detrás, por lo cual se

consigue un perfecto guiado y el mantenimiento de la geometría de la suspensión, en cualquier situación. Para acabar hay que mencionar el sistema de dirección a las cuatro ruedas Super Hicas, el ABS antibloqueo de frenos y los elementos de seguridad como el Airbag, que

se monta por primera vez en un Nissan.

El escenario de este primer contacto con el Infiniti fue la pista de pruebas que tiene la marca en Tochigi.

Cuando abrimos la puerta del Infiniti vemos que el volante se levanta y el asiento se desplaza hacia atrás

El mejor amigo del coche.

No hay en toda Europa un amigo del coche, mejor y más fiel que MAXMEYER.

MAXMEYER le da más protección que nadie, solidez permanente de color y brillo, y más vistosidad.

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

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



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

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

para facilitar el acceso. En cuanto nos sentamos, el volante baja y el asiento se acerca hasta la situación prefijada. A pesar de ser una unidad con volante a la derecha, rápidamente nos acomodamos y nos familiarizamos con todos los mandos.

En los diversos recorridos, entre los que se encontraba el anillo de alta velocidad, pudimos comprobar las excelencias de esta nueva berlina de lujo. Lo primero que sorprende en el Infiniti es la gran suavidad de funcionamiento. El motor se pone en marcha sin vacilar y desde el primer momento gira sin hacerse notar. En marcha, también el silencio de rodadura es notable. Tan sólo cuando se acelera a fondo se aprecian algunos zumbidos aerodinámicos. Las aceleraciones son buenas y el motor parece no agotarse nunca. Lástima que la unidad probada montaba las especificaciones japonesas que obligan a montar un dispositivo de corte de inyección en cuanto se superan los 180 kilómetros por hora. La dirección se mueve sin esfuerzo, y el coche responde con fidelidad a las directrices del conductor. El sistema de asistencia variable tiene un funcionamiento óptimo, y tan sólo cuando se circula a velocidades intermedias resulta de-



Los interiores están muy cuidados, tanto para que el funcionamiento sea cómodo y preciso, como para que resulte agradable a la vista y al tacto.



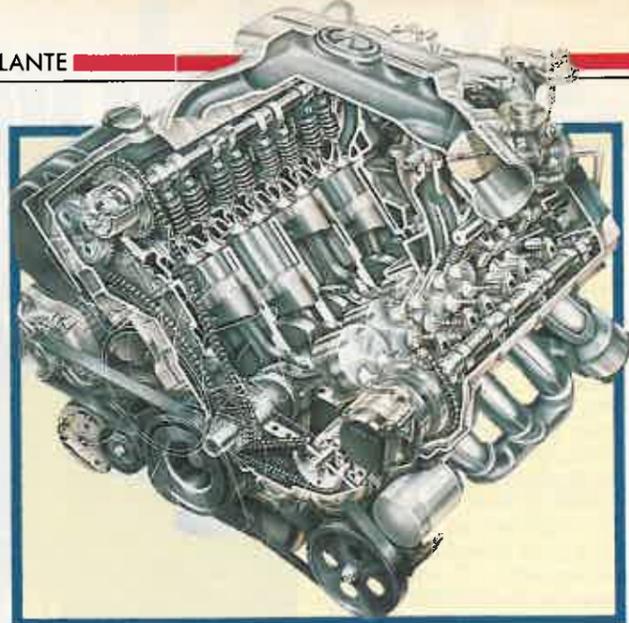
masiado ligero. A alta velocidad el tacto y la precisión son buenos.

El sistema Super Hicas nos ha sorprendido por la rapidez de respuesta, y, sin duda, se trata del sistema más avanzado que se comercializa en estos momentos.

Sea por el sistema Hicas o por la sofisticada suspensión multibrazo, lo cierto es que el Infiniti mantiene una gran neutralidad en las trayectorias tanto en zona de

FICHA TÉCNICA

	NISSAN INFINITI
MOTOR	
Disposición	Del. longitudinal
N.º de cilindros	8 en V
Cilindrada (c.c.)	4.494
Arbol de levas	4, en cabeza
N.º de válvulas/cilindro	4
Alimentación	Inyec. electrónica
Potencia máxima (cv/rpm)	280/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/4.000
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 4 v.
DIRECCION	
Sistema	Cremallera, servo
Dámetro de giro	11,4
FRENOS	
Sistema	Discos ventilados
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.770



El portentoso motor de ocho cilindros en V con culata de cuatro válvulas, juega un gran papel en el balance final de este vehículo.

curvas como en autopistas a alta velocidad. Esto, junto con el sistema de frenos ABS, hace que las frenadas sean siempre muy controladas.

También en lo que se refiere al acabado y equipamiento el último producto de Nissan brilla con luz pro-

pia. En el interior se han cuidado todos los detalles. Un sistema de climatización automática mantiene la temperatura deseada en el habitáculo sin más que programarlo.

Las dimensiones interiores están en un buen nivel, aunque el maletero es más

pequeño de lo esperado. De todas formas la homogeneidad de sus formas lo hacen muy aprovechable.

Sin duda, los constructores alemanes conocen muy bien su oficio, y sus preocupaciones están bien fundadas, puesto que la última generación de berlinas de lujo

japonesas tiene muchos argumentos para convencer.

Aunque el Infiniti sólo se va a comercializar por ahora en Japón y Estados Unidos, es posible que Nissan tantee el mercado europeo. La batalla de este sector promete ser muy interesante.

Víctor Piccione

YUTAKA KUME, EL EMPERADOR DEL AUTOMOVIL

ESTE hombre de enigmática mirada es actualmente el presidente de Nissan Motor Co, uno de los más grandes fabricantes de automóviles, no sólo del Japón, sino del mundo. Nissan además de sus fábricas locales posee otras en Australia, Estados Unidos, Inglaterra y España.

A pesar de su gran responsabilidad, Yutaka Kume es un personaje accesible y abierto a las conversaciones más insospechadas. Con motivo de la inauguración del 28 Salón de Tokio, tuvimos la ocasión de tratar personalmente al señor Kume. Cómo no, el tema candente de las dificultades que la Comunidad Económica Europea pretende imponer a los automóviles japoneses surgió por sí mismo. Para el señor Kume, estos intentos de reavivar el proteccionismo atentan contra el espíritu del libre comercio. Desde su punto de

Yutaka Kume ha sido el gran responsable de la modernización de los procesos de la compañía desde finales de los sesenta.



paña, hasta el punto de que en Inglaterra se construirán algo más de 200.000 automóviles y, en España, Motor Ibérica llegará a fabricar 150.000 vehículos industriales y todo terreno. El presidente de Nissan es consciente de que la potenciación de las plantas europeas puede tener repercusiones negativas en sus fábricas japone-

sas, que se verán obligadas a bajar su producción en la actualidad.

Otro de los temas que habitualmente afectan al automóvil japonés es su precio. Para el señor Kume el éxito internacional del automóvil japonés depende, principalmente, de la calidad. Después, el precio colabora también, pero, según sus encuestas, lo que más aprecian sus clientes es la calidad del producto. Respecto a su último producto estelar, el Infiniti, declaró que se sentía orgulloso, pero que no era su intención competir con Mercedes, Audi o BMW. Con este modelo sólo trataban de captar al cliente de la marca, que buscaba un coche de alta categoría, pero que, al haber llegado al tope de la gama, se pasaba a otra marca.

Los próximos años de la industria del automóvil van a estar llenos de novedades. El relanzamiento de la investigación sobre energías y sistemas alternativos a los actuales supondrá muchos avances.

DYNAGEL

LIQUIDO DE REFRIGERACION

ANTICONGELANTE / REFRIGERANTE

EL NUEVO PODER

Con DYNAGEL nace la generación de Líquidos Refrigerantes del futuro.

PROTECCION TOTAL: Refrigerante, Anticongelante y Anticorrosivo.

REFRIGERANTE: Hasta +125°C de acuerdo con la Norma ASTM D-1120

ANTICONGELANTE: Hasta -38°C de acuerdo con la Norma ASTM D-1177 (según mezcla)

ANTICORROSIVO: Representa el avance más espectacular de los últimos tiempos en la lucha contra la corrosión. Asegura la PROTECCION TOTAL de cualquier pieza metálica del Circuito de Refrigeración, ya sea de Aluminio, Aleaciones de Aluminio, o cualquier otro metal por sensible que sea (hasta 12 metales y aleaciones distintas).

Con un conjunto de aditivos especialmente equilibrados y estables que le convierten en el único capaz de garantizar la protección anticorrosiva en las paredes del bloque, donde las temperaturas de trabajo superan los 150°C.

SIMULACION DE LOS EFECTOS PRODUCIDOS POR LOS REFRIGERANTES EN LAS PAREDES DEL BLOQUE. Test de corrosión por transmisión de calor. —HOT FINGER—

CON UN ANTICONGELANTE NORMAL



CON DYNAGEL



Sólo DYNAGEL ha superado los más duros ensayos por transmisión de calor.

PROTECCION TOTAL 12 METALES

DYNAGEL, un solo color fluorescente para detectar fugas.



DYNAMIC, S.A.

Polígono Industrial Santa Rita 08755 CASTELLBISBAL (Barcelona) - Tel. (93) 772 11 12 - Telex 93524 Dy-E

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.



FUERA DE SERIE

VICARAGE JAGUAR

RENACIMIENTO SOBRE RUEDAS



LOS artesanos de Vicarage, hombres y mujeres enamorados de los automóviles Jaguar, están revolucionando el mercado con una idea genial: están construyendo, con la mejor calidad artesanal, los modelos de la marca británica que perviven en los recuerdos de todos los amantes del automóvil inglés; están recreando los fa-

miliars MK 2, los deportivos E-Type, aquellos Zapapilla legendarios que dominaron los circuitos del mundo durante la década de los sesenta, y se han lanzado, incluso, a la producción de un modelo inédito que reúne las curvas suaves, elegantes, de los MK 2 con una capota de lona.

En Vicarage no construyen réplicas.

no construyen versiones descafeinadas de los inconfundibles modelos originales; todo lo contrario, rehacen de principio a fin los coches nacidos hace un cuarto de siglo para adaptarlos, después, a los gustos imperantes en el momento actual.

Estas obras de arte significan el renacimiento puro para unas máquinas que

han hecho soñar a generaciones y generaciones de entusiastas. La producción es, por supuesto, mínima y los coches salen con cuentagotas de las factorías que Vicarage tiene en Bridgnorth. Los planes para 1990 hablan de veinte Jaguar MK 2, los modelos familiares; de doce Jaguar E-Type, los deportivos; y de doce Jaguar Mark 2 Convertible, los modelos más espectaculares de toda la gama, modelos distinguidos siempre con el sello Vicarage.

La sociedad británica, fundada en 1983 por dos amantes de las mejores mecánicas, por Nicholas Golthorp y Chris Cox, se ha lanzado de lleno a esta producción de piezas excepcionales; 36 trabajadores, verdaderos expertos en procesos tan delicados como la protección anti-óxido o la pintura más delicada, tienen en sus manos un total de 220 millones de pesetas en modelos Jaguar preparados, más o menos, para la vuelta a la vida activa.

El proceso seguido por Vicarage tiene muchos puntos en común con el proceso de restauración de un buen cuadro y puede suponer de ocho a doce meses de trabajo. El primer paso, el más delicado, consiste en desmontar la carrocería pieza a pieza hasta dejar el chasis desnudo por completo, después se pasa el chorro de arena a presión por todos los recovecos para eliminar la pintura, la protección anticorrosión y los rastros de óxido.

Las partes más arruinadas, aquellas que se han convertido ya en pasto de la carcoma metálica, se sustituyen por elementos nuevos, por tramos hechos a mano y a medida. Una vez recuperado el conjunto, Vicarage trabaja con las mejo-



El Jaguar Vicarage Convertible es un ejemplar irrepetible acabado a las mil maravillas.



El Jaguar MK 2 sigue manteniendo todo su poder de dirección; tan fresco como el primer día.

El Jaguar E-Type es el automóvil viril, repleto de furia, que cautiva desde hace más de un cuarto de siglo. Con trescientos caballos es una máquina digna de todo respeto.

res técnicas actuales. El chasis se sella y recibe un tratamiento protector a base de zinc, mientras que los elementos de carrocería se protegen, uno a uno, con los mismos procesos antes de recibir las manos de pintura, entre 17 y 24 capas, que se pulen hasta conseguir el acabado brillante de un espejo.

Los Vicarage Jaguar tienen un «cascarón» perfecto complementado a las mil maravillas por un interior impecable. Los tapiceros aplican no sólo el cuero Connolly que recubre los asientos, el cuero de los Rolls Royce y de los Ferrari, distinguido por un aroma especial, sino también las moquetas Wilton del piso, mientras que los ebanistas colocan los listones de nogal en el cuadro frontal y en la parte superior de las puertas.

El trabajo de restauración llega, por último, a la mecánica. El motor se despieza por completo, se sustituyen todas las partes dañadas y se adapta a las últimas especificaciones. Los seis cilindros en línea encargados de animar a los MK 2 pasan a 3,6 litros de cubaje para conseguir algo más de doscientos veinte caballos de potencia, y los motores de doce cilindros en V, corazones de los Jaguar E-Type, llegan hasta la cota de los trescientos caballos.

Las joyas con ruedas de Vicarage no tienen precio, mejor dicho, sí tienen precio pero es tan elevado que su enunciado rompería el encanto de estos trabajos excepcionales, de unos coches mejor hechos que los originales y distinguidos por los toques de modernidad que imponen: la dirección asistida, el servofreno, la caja de cambios de cinco velocidades y la suspensión posterior mejorada.

Aire acondicionado, sistema electrónico de alarma, techo practicable, elevallas eléctricas o el cierre de puertas centralizado ponen a los MK 2 más clásicos en la onda de los noventa pero sin perder, en ningún momento, su aire de seducción.

Angel Marco





SIERRA 2.0i SPORT

Nuevo motor 2.0 DOHC EFI. Eficiencia en Silencio.



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

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

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

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

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

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

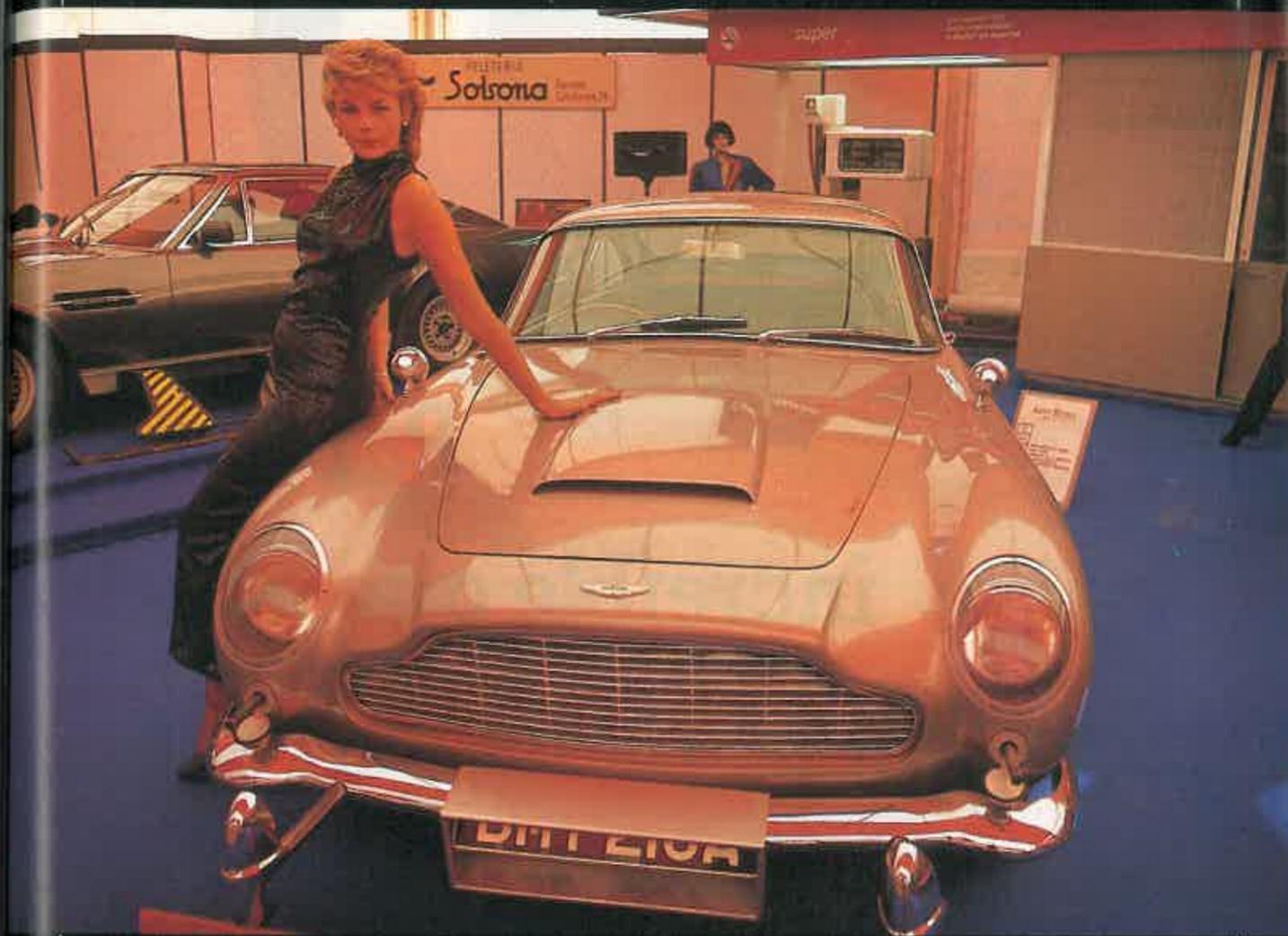
SIERRA. TODO UN FORD





Ferrari Formula 

TECNOLOGIA Y DISEÑO

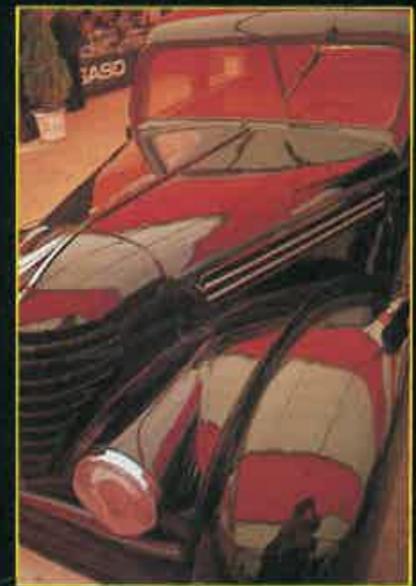


AUTO RETRO BARCELONA

EL PASADO HECHO PRESENTE

CON parte de la parafemalia empleada en las películas de James Bond como reclamo para el público no especialista, abrió sus puertas en Barcelona la sexta edición de Auto Retro. De la mano de un entusiasta como Fermín Sulé y contando con el apoyo cada vez mayor de entidades deportivas, comerciales y oficiales, este salón, dedicado al vehículo antiguo, va

afianzándose cada vez más como la gran cita anual española. En esta ocasión se conmemoraban los cien años del vehículo español, puesto que fue en 1889, el 12 de noviembre, cuando Francese Bonet i Dalmau presentó su patente para «vehículos de varias ruedas movidos por motor de explosión». Este industrial natural de Valls y afincado en Barcelona, se trajo de París



Coches de película como el Aston Martin DB 5 de Goldfinger. También un homenaje al coche español donde no faltaba el Eucort.



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

Correas y
 mangueras



Líder mundial en calidad e innovación.

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

un motor Daimler, el número diez, un monocilíndrico de un caballo de potencia con el que construyó su coche. Un coche que las crónicas dan fe de haber visto circular por Barcelona, aunque otros piensan que ello fue imposible, al menos con la configuración que aparece en los planos. Lo cierto es que éste fue el primer intento español en el campo de la automoción, lo que varios autores foráneos también certifican.

En la actualidad la Colección de Automóviles de Salvador Claret está llevando a cabo una reproducción de este vehículo, de la que ya se han realizado varias piezas y de entre las cuales se exhibía el motor en la Auto Retro. Este,



FERMI SULE: TODO POR LOS HISTORICOS

Fermi Sulé se ha traído los coches de James Bond a la Auto Retro. El año pasado el cebo era el coche más largo del mundo. Estos coches son una «pasada», una frívola atracción para los puristas, pero para Fermi Sulé, como un nuevo Maquiavelo, el fin justifica los medios. Y por eso, si ha de traer «showmans» o titiriteros lo hace sin dudar. Todo para que la gente acabe viendo lo que Fermi quiere que vean: sus amados coches históricos. Así, poco a poco, a fuerza de atraer la atención de la gente una y otra vez, esos coches vetustos, esas glorias rodantes, esos pedazos de historia motorizada, se van haciendo más familiares para todos. Más familiares y más queridos. Más comprendidos, también. «Cada año que avanza la Auto Retro, me doy cuenta que va adquiriendo más consideración entre la gente. Antes, para muchos, estos coches eran cosa de carnaval o payasos, y ahora se va formando un sentimiento de que esto es cultura».

En esta frase Sulé ha resumido el motivo que le hace trabajar sin descanso por estos coches. «En una ocasión, en Aix-Les-Bains, iba yo con un Packard de 1931. Se me acercó un chaval y me preguntó si era el modelo de seis o el de ocho cilindros. Quedé tan impresionado que me prometí darles una cultura del automóvil a los niños de mi país». En ese empeño sigue contra viento y marea. Luchando sólo, o casi. Con el inconmensurable apoyo de su esposa y sus hijas, que infatigables, arriman el hombro con él.

No le viene de ahora la afición a Fermi Sulé. «En 1965 -nos cuenta- un buen amigo, Salvador Vidal, me hizo comprar un Rugby. Cuando lo hube restaurado lo inscribí en el Rallye de Sitges todo ilusionado pero me lo rechazaron. Era de 1924 y el límite estaba en 1920. ¡Pero me lo vendieron diciendo que era del 19! Me enfadé tanto que lo vendí». Luego el bueno de Fermi, se arrepintió por esa venta impulsada por su furia momentánea, y ahora resulta que tiene otro igual y es-

tá a punto de terminar de restaurarlo. El segundo hito de su vida automovilística es el 12 de diciembre de 1973. Ese día Sulé firmaba los Estatutos del Antic Car Club de Catalunya, entidad que presidiría hasta 1981 en que pasó el cargo a otro amante de las viejas glorias: José Bascones. Sobra decir aquí cuál ha sido y sigue siendo el papel del club catalán en todo lo referente al vehículo de época...

El tercer hito lo encontramos en el año 1984, cuando el Ayuntamiento de Barcelona le encargó organizar los actos para celebrar el 25 aniversario de la Jefatura Central de Tráfico. Así nacía Auto Retro Barcelona. El éxito fue tal que un año más tarde Fermi Sulé recibió una llamada del Consistorio barcelonés. Era el concejal de circulación, Joan Torres, que le preguntaba que qué pasaba con la segunda edición, que Barcelona no podía permitirse el lujo de perder una manifestación como esa.

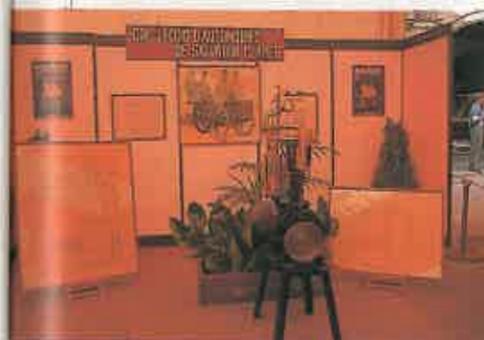
Así, con la ayuda del Ayuntamiento, del Antic Car, de entidades privadas, de sponsors, y el entusiasta esfuerzo de Sulé y sus colaboradores, Auto Retro ha llegado a su sexta edición. Los aficionados la recordarán como la del homenaje al centenario del automóvil español, el Bonet. Otros, como aquella en la que estaban presentes los coches de James Bond, esos espectaculares deportivos. Pero es gracias a ellos que mis hijos de seis y siete años, embelesados, entre proyección y proyección de un vídeo del célebre 007, vieron un diminuto Biscuter, un hermoso Pegaso, o una esbelta Montesa Brío. Para ellos, estas bellas máquinas dejarán de ser «fotos de ésas con coches viejos que papá, tan pesado él, nos enseña tan a menudo».

Desde ahora que los han visto en Auto Retro, serán imágenes reales. Tan reales como las que yo mantengo frescas en la memoria de mis años mozos. Por eso, en nombre de mis hijos, y de otros muchos como ellos, te doy las gracias Fermi.

J.L.A.



Un David en primer término, luego un Ricart.



Reproducción del motor del pionero español.

procedente de Alemania, pese a ser hecho según el exacto diseño original rinde más del doble de potencia que el construido hace cien años: la mejora en las calidades de los metales y demás componentes son los responsables del aumento de caballos.

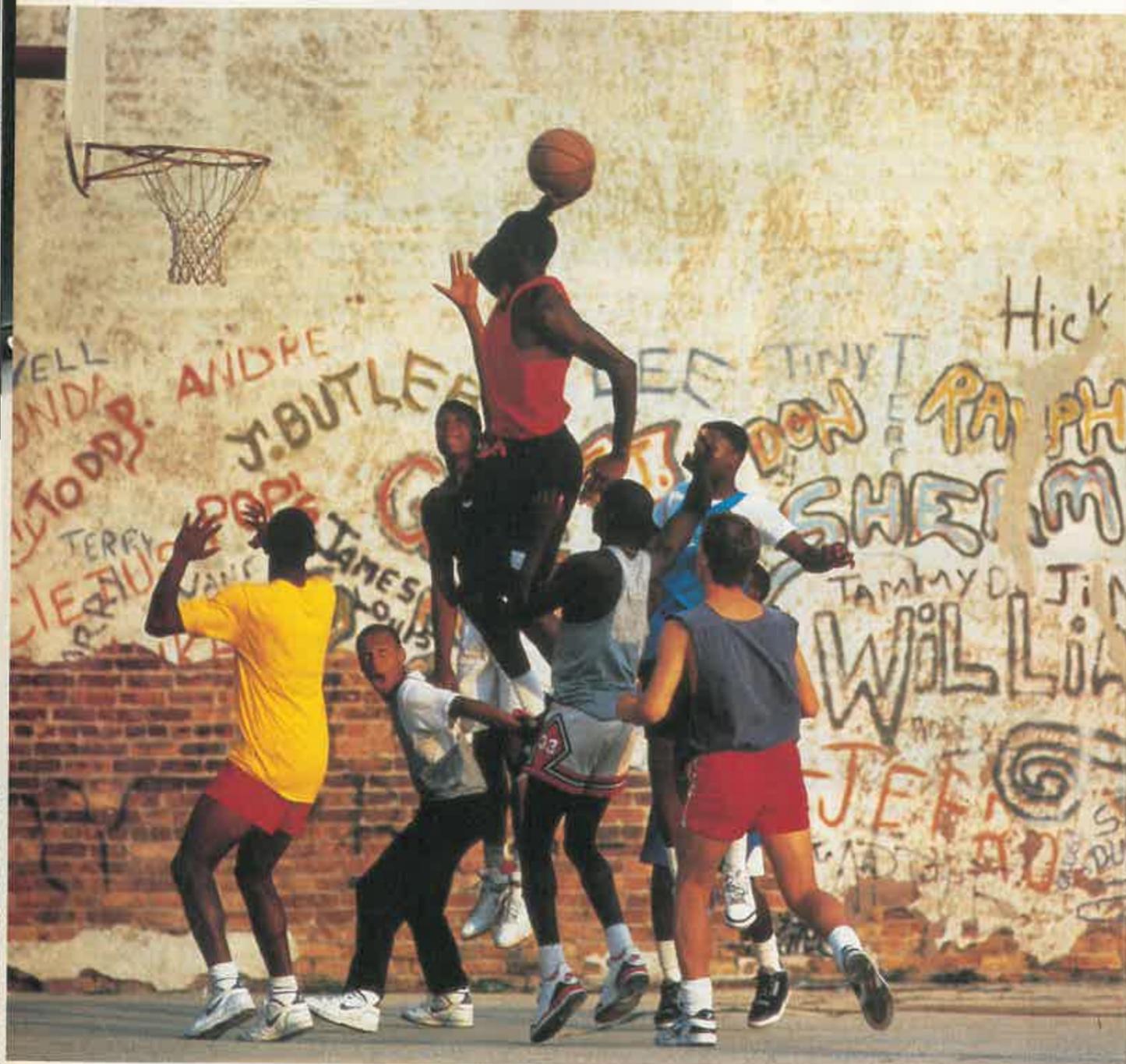
La muestra se componía de toda una amplísima representación de coches y motos fabricados en nuestro país, desde el La Cuadra, el coche español más antiguo que se conserva, fabricado en 1900, pasando por los Hispano Suiza, Hispanco, España... hasta llegar al Seat Ibiza, genuinamente el último automóvil español.

La representación era exhaustiva, siendo imprescindible destacar los pequeños ingenios como los Biscuter, PTV, David, Kapi, etc. Naturalmente el tema de las dos ruedas estaba también tratado con generosidad y así, además de las conocidas Derbi, Montesa, Bultaco,

Es Michael Jordan. El mejor jugador de la N.B.A. The Most Valuable Player. Sus vuelos consiguen eclipsar a los demás jugadores. Verlo evolucionar por el aire es todo un espectáculo. Sus zapatillas

**Y EN LA TIERRA
LOS HOMBRES
DE BUENA
VOLUNTAD.**

pertenecen a la gama Flight de NIKE, ligeras y flexibles, pensadas para un juego ágil y preciso como el de Jordan. Ahora, tú también puedes volar con sus mismas zapatillas. La línea AIR FLIGHT de



NIKE está equipada con NIKE-AIR; el mejor sistema de amortiguación que existe. Una cámara de aire bajo el talón que amortigua el impacto en cada aterrizaje y otra cámara en la zona delantera para



conseguir el máximo confort al pivotar. Mientras los demás corren por la cancha "con muy buena voluntad", él vuela. Sin límites.



Air Flight Junior, Air Flight.

**ESTE CLUB
NO ACEPTA
LÍMITES.**

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



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



Ossa, Sanglas, Lube, etc, había motos como las Coronat, Iresa, Rondini, Clua, Echasa, Husor...

Mención aparte merece la presencia de Michelin que celebraba el centenario del automóvil aportando «L'éclair», el primer coche equipado con neumáticos, y si decimos neumáticos queremos decir eso: inflados con aire. Era éste un coche que nadie se atrevió a conducir al principio y fueron los propios hermanos Michelin quienes lo llevaron por primera vez. El fabricante exhibía también su gama de neumáticos para vehículos de colección, algo que todos los aficionados agradecen para poder circular con seguridad con sus reliquias.

Hemos dicho que se encontraban los coches de James Bond. Eran tres, el magnífico Aston Martin DB5 de «Goldfinger», el Lotus Esprit Turbo de «Sólo para tus ojos» y el Aston Martin V8 Vantage de «007 alta tensión». Aunque



Mercadillo de piezas, buena representación de motos y un magnífico ejemplo de Salamanca, coche construido en Madrid en 1904.



éstas eran las grandes estrellas también estaban presentes la BSA de «Operación trueno» y el autogiro «Little Nellie» de «Sólo se vive dos veces».

Una de las partes más activas de Auto Retro lo constituía el mercadillo de piezas de colección y recambio en donde se podía hallar desde el más inverosímil tornillo hasta la más bella obra de arte. Y por fin, también los vehículos enteros que estaban a la disposición del público, desde hierros por reconstruir hasta la más perfecta restauración tanto en coches como en motos.

Entre los primeros destacaba como el

vehículo más caro, un Rolls Royce Silver Wraith por el que se pedían once millones, mientras que un Austin Healey MkIII, restaurado al detalle, era ofrecido por un precio algo desmesurado de ocho millones y medio. De ahí para abajo había de todo y aunque, la verdad, las ganas eran más bien escasas, el que no adquirió algo fue porque no quiso... y si no que se lo pregunten al alcalde de Barcelona que aprovechando que inauguraba el Salón compró algunos libros, como no, de coches.

Texto y Fotos: J.L. Aznar
Motor 16 / 81

HOY PUEDE GANAR

1.000.000 PTS.

CON DIARIO 16



Aunque el sábado no le haya tocado la lotería, hoy puede ser millonario con ese mismo décimo. Ahora todos los números no premiados en el sorteo de la Lotería Nacional entran en un nuevo sorteo. En el sorteo que **Diario 16** celebra de lunes a viernes y donde usted puede ganar 1.000.000 de pesetas.

Cada día, **Diario 16** publica una serie de números. Si usted posee un décimo de la Lotería Nacional con uno de esos números puede ganar 1.000.000 de pesetas. No tire sus décimos no premiados, pueden traerle suerte.

Diario 16
Cada día más cerca.



Cuéntenos su caso

SENN Y PROST

ESTE Campeonato del Mundo, al menos en su parte final, se está desarrollando más en los despachos que en la pista. Todo ello hace que el título pierda valor, al mismo tiempo que la imagen de la Fórmula 1 pierde enteros.

El mismo Alain Prost, el más firme candidato a hacerse con el cetro mundial, reconocía en su columna habitual que este año no será un buen campeonato. Como dicen los compatriotas de Prost, las carreras no se ga-



nan sobre el verde, refiriéndose a los tapetes de los despachos. En esta temporada, y tras el Gran Premio de Portugal, todo el título mundial se va a decidir en las reuniones de la FISA y ganar o perder los jueves no está bien visto.

Los incidentes en el Gran Premio de Japón han venido precedidos de una fuerte polémica, bastante más pequeña de la que va a suceder a continuación. Por ello, y antes de que se tomen decisiones a mi juicio, conviene considerar que: el accidente sufrido entre Senna y Prost debe ponerse en la cuenta del primero. En las carreras de coches hay una ley, escrita o no, que dice que coche alcanzado es coche superado. En el caso que nos ocupa el morro del McLaren del brasileño no estaba a la altura del de su compañero de equipo. Además, Senna en su maniobra utiliza parte de la zona de entrada en boxes, con lo que al terminarse ésta se encuentra con la trayectoria cerra-

da, con el resultado conocido por todos.

Por otra parte, según el reglamento, los coches no se deben arrancar en pista, y el coche del brasileño fue arrancado por los comisarios, siendo éste un motivo de posible descalificación. Repasando estadísticas se puede encontrar más de un abandono cuya causa ha sido simplemente la parada del motor.

El artículo del reglamento al cual se aferra la descalifi-

cación versa sobre el desvío de la trayectoria de la pista, en este caso las sanciones pueden variar mucho. En el mejor de los casos le correspondería una sanción de un minuto y en el peor la descalificación.

La acción de Senna viene a caldear el ya de por sí enrarecido ambiente de la Fórmula 1. La descalificación o el minuto valen un título.

José Brel
(Madrid)

Agenda

Del 8 al 14 de noviembre

AUTOMOVILISMO

- Los días 11 y 12 del presente mes se disputará en Madrid el **Rallye Valeo**, prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes

MOTOCICLISMO

- El próximo 11 de noviembre tendrá lugar en San Vicente del Raspeig un **estadium motocross** puntuable para el Campeonato de España
- Dentro del Campeonato de España de Trial y organizado por el Motoclub Esplugas se celebrará, el día 13, el **Trial Castellolí**.

Motor 16

Suscríbese a Motor 16

Motor 16 sienta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.



Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto y más escrito por los mejores especialistas del motor.

Aprovéchese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 y obtenga completamente gratis un fabuloso **radiocasette digital de 16 watos**, o si lo prefiere, puede obtener un 25 % de descuento.

¡OFERTA LIMITADA!

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

- Por el precio de 14.290 ptas., deseo suscribirme a MOTOR 16, por un año (52 números), y recibir gratis: **Un fabuloso radiocasette digital de 16 watos**
- Por el precio de 10.715 ptas., deseo suscribirme a MOTOR 16 por un año y con ello beneficiarme del 25 % de descuento.

La forma de pago que elijo es la siguiente:
 Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A., Dpto. de Suscripciones.
 Giro Postal N.º _____ Información y Revistas, S. A., Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid.

Dirección _____
 Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____

Precio suscripción Motor 16			
España con regalo	14.290 ptas.	Portugal	12.298 ptas.
España sin regalo y con descuento	10.715 ptas.	Europa	14.768 ptas.
		América	19.136 ptas.
		Resto del mundo	22.776



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

La dirección de Antonio Martín Valbuena.

 Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*

Y ahora, más. El juico 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.



CATALOGO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

NOVEDADES del 90

En este número, todo sobre las novedades de la próxima década. Con las nuevas tecnologías y el futuro de ensueño que prometen los nuevos modelos. También, un calendario de novedades hasta el 95, y la última hora de Japón. Y además, las próximas novedades de cada marca y los modelos que se van.



Comprar y vender

BMW 735i

MODELO 1987
TODOS LOS EXTRAS
PERFECTO ESTADO



SE VENDE

Tel.: 4 07 27 00 EXT: 675 MADRID

CITROËN II LIGERO
1952

PINTURA Y TAPICERIA NUEVA
MOTOR 50KMS, A TODA PRUEBA
MATRICULADO EN FRANCIA
VISIBLE EN MADRID. 1.250.000 PTAS
07-33-53-051175 (FRANCIA)

VENDO

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

Motor Retiro
Audi

VEA LA NOVEDAD MUNDIAL AUDI COUPE
SABADOS MAÑANA



- Somos especialistas VW, AUDI
- Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICION: C/ Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20
TALLERES: C/ P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37

AUTOMOVILES
DE IMPORTACION

EXPOSICION:
MAV S.L.

Batalla del Salado, 16.
Tel.: 230 63 00. 28045 MADRID.

ANUNCIESE
EN

MOTOR 16
MADRID
Teléfono: (91)
268 00 69

Y
YAMOVIL

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

¡AL CONTADO
Y AL INSTANTE!

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

YAMOVIL:

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

La Boutique del Automóvil Japonés

Vehículos procedentes de cambio.
TOYOTA SUPRA 3.0, Granate,
4.200.000, año 87.
TOYOTA LANDCRUISER STATIONWAGON
Diesel, Marrón, 2.800.000, año 85.

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

BMW Z-1
ESTRENAR Y
SEMIESTRENAR
¡ENTREGA
INMEDIATA!

ESCARBAJOS
CABRIOLET
¡¡¡INCREDIBLES!!

MERCEDES 230-3
ULTIMO
MODELO
2.990.000

COMPARE
NUESTROS PRECIOS
¡¡¡SALDRA
AHORRANDO!!

MERCEDES
300-E FULL
EQUIPE
3.490.000

GARANTIA
HASTA
18 MESES

BMW 535i
1989 FULL
EQUIPE
5.900.000



ALEMANA DE AUTOMOCION S.A. TELEF.: 411 36 29 MADRID

CASTELLO, 98

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

EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA
DON ALGODON 

ABSOLUTAMENTE
DE MODA



100.000 PTAS.
MENOS

CORSA
JOY
¡Cielos... un Corsa
descapotable!



Excepto Corsa Van, descuento: 84.210 ptas menos.



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

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

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

AUTOTODO, S.L.

Narváez, 80-82-84
(Zona Retiro/Bº Salamanca)
Tels. 574 78.04-573 48 49

DASAUTO

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

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES
AGROGIL, S.A.

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

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

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

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

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

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

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

EN COLMENAR VIEJO
GERAR, S.A.

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

EN LAS ROZAS
ARAGUAS, S.L.

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

EN LEGANES
SELIAUTO, S.A.

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

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

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

EN TORREJON DE ARDOZ
TURISMOTOR, S.A.

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

EN VILLALBA
VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA
ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Comprar y vender

Carvan, S.A. Servicio Oficial

TODA LA GAMA FORD

Y LAS MEJORES OCASIONES



Blanca de Gama. 3779 Tel. 244-1191

CAR 10

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

Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 Dr. Esquerdo, 106 - Tel.: 201 46 00 - Fax: 201 46 00 - 28011 Huelva

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

MERCEDES 230 E, año 86, azul, 30 000 km, aut., A A, techo, 3 650 000 ptas.

SUZUKI SJ 410, M-GV, azul, perfecto estado, 825 000 ptas., 6 meses de garantía.

LANCIA Delta HF Turbo, año 86, seminuevo, 1 200 000

LANCIA THEMA 86, grafito, full equip, 6 meses de garantía, 2 300 000 pesetas.

ALFA Romeo Spider, 86, rojo, 2 300 000 ptas.

CITROËN AX 11 RE, rojo, 6 m garantía, 740 000 ptas. transferido

BMW 323i, 83, A A, llantas, alarma, 1 600 000 ptas.

BMW 628 CSI, rojo, 83, 2 300 000 ptas., facilidades.

MERCEDES 300 E, auto, 86, blanco, 30 000 km. Full equip. Facilidades 4 600 000 pesetas.

BMW 325i, aire, ABS, elevallas, seminuevo, blanco, 2 750 000 ptas.

RANGE Rover EFI, aire acondicionado, año 89, seminuevo, 3 700 000 ptas.

VOLVO 760 GLE, full equip, 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 Mercedes 350 SLC, techo eléctrico, llantas, aire, terciopelo, etc. 2.550.000 ptas. Telf.: 564 30 65.

MERCEDES 380 SE, serie 126, capót sec, totalmente carrozado, full equip, 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. Telf.: 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. Telf.: 91/564 30 65. BMW 635 CSI, deportivo, cuero, aire, llantas, todos extras, seminuevo. 2.975.000 ptas. Telf.: 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 equalizador. 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.

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. Único. 2.000.000 pts. Teléfono: 07 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.

PARTICULAR vende R-12 familiar, blanco, M-AB. Teléfono: 218 59 04.

CITROËN BX Athena, año 1988, 1.350.000 pesetas. Pedro. Teléfonos: 666 33 64/255 45 52.

KART 100 C.C., birel sirio, 180.000 ptas. Telf.: 93/692 18 24.

RALLYE MANZANARES

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

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

fischer CBOX

Enviamos a provincias



Comprar y vender

NOTA IMPORTANTE

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

VEHICULOS PRE-SELECCIONADOS POR MASTER CAR MUNICH (ALEMANIA)

Modelo	Precio	Financiación
MERCEDES 540 SEL, Full, 88	7.500.000	89.310
420 SEC, Full, 88	6.200.000	66.389
380 AMG, personalizado	3.500.000	37.478
380 E, todos los extras	3.900.000	41.761
260 E, todos los extras	3.350.000	35.871
230 E varios, Full	3.350.000	35.871
190 E varios, Full	2.900.000	25.770
200 D ABS, spoiler	3.150.000	33.730
DEPORTIVO CLASICO: 350 SLC, Full	2.400.000	25.699
BMW 735 I AL, Full, 88	6.200.000	66.389
730 i, Full, 88	5.900.000	58.394
735 i, Full, único	3.675.000	39.351
435 CSI, Full, precision	2.975.000	31.856
325 IX, Full, varios	2.900.000	31.053
318 i, varios	1.900.000	16.062
320 i, varios	1.975.000	21.148
ALFA 200 TD, cuero	2.700.000	28.911
200 Turbo, Full	2.400.000	25.699
160 CD, Full	2.200.000	23.557
90, 89	2.200.000	24.628
80, 88	2.100.000	22.486
VARIOS Jaguar XJ6, 5V, Full	3.400.000	36.407
Vado 740 GLE, cuero, aire, etc.	2.950.000	31.588
Porsche 928 S4, Full	10.700.000	114.575
Muchos más modelos.		

MASTER CAR VENDE MAS

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

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. Teléfonos: (91) 256 62 22, 564 30 65.
C/ Víctor de la Serna 8-10 (Metro Concha Espina). Teléfono: (91) 563 30 21, 563 29 61

Master Car
AUTOMOVILES IMPORTACION

VENTAJAS:

- Financiamos hasta 60 meses mínimo intereses
- Garantía hasta 24 meses con Servicios Oficiales
- Tenemos la mejor solución para su vehículo
- Más de 200 vehículos
- Especialistas en automoviles con pocos km
- Asesoramiento profesional sin compromiso
- Matrículas blancas definitivas

El mes de septiembre, récord de ventas.

GRAN REGALO ANIVERSARIO A LAS 15 PRIMERAS PERSONAS

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

PIONEER

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

ALTO!

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

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

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

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



¡ANUNCIENSE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 258 00 69.

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

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

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

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:



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

km, 14.000.000 ptas.
Telf.: 96/28 28 76, 28 30 54, Sr. Valderrey.
COMPRO Suzuki Santana «Hard-Top». Telf.: 911/42 22 48.
VENDO despiece Peugeot 205 GTX accidentado, interesados llamar, Telf.: 958/82 13 21, horas comidas, preguntar Francisco Javier.

AUDI 200 Turbo, nov. 86, aire acon., freno ABS, estereo, 2.800.000. Telf.: 965/83 17 18 (horas tienda).

ESPECTACULAR Porsche Testarossa, blanco 8.000.000. Telf.: 442 40 38.

PARTICULAR Porsche 944, rojo, techo, dirección, 70.000 km, con todas las revisiones de la casa Porsche. Un solo propietario, 3.250.000 ptas. Telf.: 673 42 11, laborables.

VENDO Golf desca-potable, año 1988, 1.950.000 ptas., me-



SERMARE

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

Todo tipo de recambios importación americanos y japoneses Todas las marcas

nilo automático, cue-ro, lunas tintadas, muy buen estado, 1.200.000 ptas. Telf.: 958/20 10 31.

CORVETTES último modelo, importadores exclusivos J&R. Telf.: 91/276 38 50.
CAMBIO BMW 635 CSI por coche infe-

968/61 21 26, Oficina.

PARTICULAR vende, cambia Mercedes 450 SLC, año 81, seminuevo. Telf.: 985/25 76 98.

VENDO Karts 100 c.c., ocasión y accesorios. Telf.: 93/692 18 24.

COSWORTH vende particular, color gris, año 86, impecable, extras, 70.000 km. Telf.: 985/26 07 39, horas oficina.

BMW M-3, vendo a matricular, color grafito metalizado, 39.000 km, extras. Telf.: 985/25 76 98.
OLDSMOBILE die-

PARTICULAR VENDE OPEL ASCONA 1.8 GT

Año 86. Muy buen estado. 1.100.000 pesetas. Telf.: 91/637 22 88 (noches).

PARTICULAR VENDE OPEL KADETT GSI Negro, 45.000 kms. Radio. Alarma. Perfecto estado. Año 85. 1.100.000 ptas. (91) 754 35 14. Enrique.

FORD SCORT XR3
 M-EX, Perfecto estado, elevallas, dirección centrizada, techo solar, spoiler delantero, alerones, alarma, muy cuidado. Telf.: (91) 776 58 83, (91) 407 27 00. Ext. 689. Horas oficina.

VENDO LANCIA BETA COUPE

ZA-C, AIRE ACONDICIONADO, CASSETTE, MUY CUIDADO, Telf.: (91) 536 05 66 Y (91) 739 35 54.

INOCENTI DE TOMASO

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

ANUNCIESE EN MOTOR 16

NORTE
 Teléfono (94) 435 77 86

PARTICULAR vende Renault-12 familiar, blanco, M-AB. Telf.: 218 59 04.
VENDO Renault-5 GTL, verde metalizado, M-DN. Telf.: 729 26 49.
CITROËN Visa GTI, año 85, extras, 875.000. Teléfonos:

94/433 64 87, 677 03 50.
SEAT Ibiza GLD 5P, 1987, diesel, 77.000 km. Estado perfecto, 725.000 ptas. Telf.: 859 84 79 de 19 a 21 diario; fin semana todas horas.
VENDO Ferrari 328 GTB, año 88, 20.000

talizado. 534 95 89.
COSWORTH Sierra, blanco, particular, año 86, 40.000 km, impecable estado, equipo Pioneer, precio convenir. Telf.: 952/40 27 69, Antonio, tardes.
DAIMLER Double-Six, año 79, techo vi-

rior, extras o vendo, 2.100.000 ptas. Telf.: 947/26 04 98, tardes.
TRAMITES actuales para importar vehículos desde el Mercado Común, conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375 Molina de Segura (30500) (Murcia). Telf.:

sel, full equipo, impecable, cuidadísimo. Telf.: 985/25 76 98.
MERCEDES 300 D, año 1984, 5 velocidades, aire acondicionado, llantas de aleación, elevallas, espejo derecho, 1.850.000 ptas. Telf.: 91/217 32 81.



CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial

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

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	88	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.	86	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.	86	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



MERCEDES - AUDI - BMW -ect.
 les ofrecemos a nuestros clientes transporte y todo tipo de gestión (T2, homologacion etc.) totalmente gratuitos!!

Stock permanente de mas de 100 automoviles
 Informacion: Sr. Diego Vega.
 TLNO 07.32.3.314.70.77.
 FAX 07.32.3.314.79.13.

DETECTOR DE RADAR



- 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.

SI PIENSA EN LANCIA

BRAVOMOTOR

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

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.

km, interior cuero, techo eléc., alerones, azul metalizado, impecable, precio 5.500.000 ptas. Llamar noches.

GOLF GTI 16V, junio 88, 12.000 km, blanco, llantas aleación, aire acondicionado, Pioneer, alarma, en garaje, 2.100.000 pesetas, particular. Telf.: 248 33 70.

RENAULT 25 VG inj, mod. 87, A.A., ABS, HI-FI, impecable, 2.200.000 ptas. Telf.: 96/583 08 01, André.

CORVETTES último modelo, importadores exclusivos J&R. Telf.: 91/276 38 50.

BMW M-G, impecable, 1985, todos extras, 286 cv, precio 4.350.000 ptas. Telf.: 952/38 99 82.

PARTICULAR Montego MG-Turbo, gasolina, 31.000 km, julio 87, metalizado, techo, aire, asistida, impecable, garaje, todo riesgo, 1.500.000. Telf.: 91/733 58 04.

PARTICULAR Ford Escorpio 2400i, A.A., pintura metálica, 32.000 km, impecable. Telf.: 457 40 17.

VENDO recambios Seat 850 Spider, motor, cristales, carrocería. 942/66 08 18.

VENDO BMW 323i, 83, blanco, aire, te-

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 Echevarría 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.

ABIERTO SÁBADOS
Y DOMINGOS

USA Recambios de Vehículos Americanos
motors
TALLERES PROPIOS
C/ Velázquez, 111, bajo dcha.
Teléf.: 563 30 55 28006 MADRID
Fax: 564 45 44
Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

cho, llantas, perfecto, 1.500.000 ptas. Telf.: 91/416 94 26, Eloy, noches 853 04 67.

VENDO Fiesta XR2, año 83, negro, impecable, 600.000, Eloy. Telf.: 416 94 26; noches, 853 04 67.

VENDO AX GT, preparado SMC,

1.300.000, puntero en la Copa, Eloy. Telf.: 91/416 94 26; noches, 853 04 67.

PARTICULAR vendido Ford Escort RS Turbo, blanco 1988, todos extras, Blaupunkt, impecable, 30.000 km, 1.500.000. Telf.: 964/91 21 78.

VENDO Renegade negro, tapicería blanca, muy cuidado, gasoil, motor Isuzu, todo original, muy playero, 1.500.000 ptas. Telf.: 690 03 06, Srta. Paqui, horas oficina.

MERCEDES 300 D especialista, varios en venta, de los años 1978-1988, desde 900.000 ptas., revisados, garantizados. Telf.: 91/217 32 81.

MERCEDES 190 E, gris metalizado, aire, llantas, techo eléctrico, cierres, Pioneer. 5090... etc. 2.350.000. Telf.: 91/217 32 81.

BMW 635 CSI, full equipo, serie Hartge, 2.650.000, coche de dirección. Telf.: 91/217 32 82.

BMW 520i, verde metalizado, techo, llantas, 1.200.000. Telf.: 91/217 32 81.

MERCEDES 350 SLC, gris metalizado, 90.000 km, techo eléctrico, llantas, cristales, espejo, radio, 2.750.000. Telf.: 91/217 32 81.

MERCEDES 230 SL «pagoda», blanco, dos capotas, extras, impecable, 3.500.000. Telf.: 91/217 32 81.

PORSCHE 911 Carrera, 1985, 75.000

DILEENICA, S.A.

JEEP CHEROKEE 4x4



IMPORTADORES

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

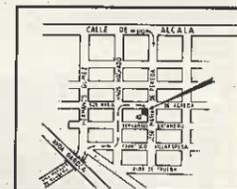
Philips Car Stereo



NUEVO TELEFONO MOVIL PARA COCHE CON TECNOLOGIA PHILIPS

NO ESPERE MAS
SE LO INSTALAMOS EN EL DIA

VENTA Y MONTAJE EN:
**C/ JOSE MARIA DE PEREDA, 42
28017 MADRID
TELEFONO: 498 32 41**



TAUNUS año 55, excelente estado. Telf.: 964/66 74 16, Sr. Antonio.

¡ATENCIÓN chapistas!, Peugeot 205 y Fiesta 89 siniestrados, vendo para reparar. Telf.: 964/66 74 16, Sr. Antonio.

PARTICULAR ven-

do Sierra Cosworth, M-HF, blanco, 1 año de garantía, impecable, 2.500.000 ptas. Telf.: 643 41 22, 463 58 27, tardes, Alfredo o Srta. M.ª Jesús.

COSWORTH Sierra, 2 puertas, impecable, 2.500.000 ptas. Telf.: 93/891 21 06, noches.

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

PARTICULAR Citroën BX 19 GTI, impecable, garaje, radio, M-HW, 11.000 km, toda prueba. Telf.: 259 51 24, mañanas-tardes.

AUSTIN MG-Montego Turbo, vendo por traslado, M-IC, 55.000 km, perfecto

estado, 1.600.000. Telf.: 93/210 43 04, noches.

VENDO Renault 21 TXE, blanco, dos años, garaje, 40.000 km, llantas, elevallas, cierre distancia centralizado, fundas asiento medidas, precioso, radiocassette.

Pirelli. Emoción por la tecnología.



Neumáticos ROSA, S. L.
NACIONALES E IMPORTACION



Centro Comercial Jumbo. Avda. Pío XII, n.º 2,
Parking cubierto.
Telf.: 345 78 08
Central, c/Pradillo, n.º 3.

Abrimos sábados todo el día y domingos mañana.

Oferta especial limitada. Presentando este anuncio, 22% de descuento al cuarto neumático.

DILEENICA, 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

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA

Peugeot 405



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 360.—Plus
más franquicia.



Importador para España

tasol

Molino, VII - 0629 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 891 53 01 - Fax 892 53 60

DISTRIBUIDORES ZENDER:

Adaico, S.L. Telf.: (948) 24 29 47. Pamplona.
Arelosa, S.A. Telf.: (941) 25 96 83. Logroño.
AT Acc. del Automóvil. Telf.: (91) 234 07 46. Madrid.
Auto Boutique. Telf.: (972) 50 96 21. Figueras (Gerona).
Auto Elec. Zener. Telf.: (956) 25 92 29. Cádiz.
Auto Kit, S. Telf.: (93) 870 01 79. Granollers (Barcelona).
Auto Novedad. Telf.: (942) 21 53 18. Santander.
Auto Super. Telf.: (954) 63 69 40. Sevilla.
Bopar Racing. Telf.: (93) 311 65 70. Barcelona.
Casa Armangue. Telf.: (93) 218 53 78. Barcelona.
Comercial Rizzo. Telf.: (93) 727 13 14. Sabadell (Barcelona).
Diseño Sport. Telf.: (985) 39 71 01. Gijón.
Electrónica Cidar. Telf.: (971) 46 88 20. Palma de Mallorca.
Eurosur. Telf.: (958) 13 18 76. Granada.
Iresa Lorca. (968) 46 17 02. Lorca (Murcia).
Kit Setze. (93) Mataró (Barcelona).
Mario. Telf.: (957) 27 54 99. Córdoba.
Raliye Manzanares. (91) 475 47 93. Madrid.
Recambios Bolívar. Telf.: (94) 443 01 95. Bilbao.
Semauto. Telf.: (987) 41 05 95. Ponferrada (León).
Soresa. Telf.: (975) 22 70 77. Soria.
Spoiler. Telf.: (93) 818 05 42. Vilafranca P. (Barna).
Stylauto. Telf.: (96) 366 08 61. Valencia.
Style Fly. Telf.: (91) 676 14 74. Madrid.
Sumiauto. Telf.: (945) 28 38 36. Vitoria.
Talleres Borrego. Telf.: (952) 31 66 00. Málaga.
Toria Auto Sport. Telf.: (94) 444 03 41. Bilbao.
Tot Auto. (973) 31 28 37. Tarrega (Lérida).
Vadisa. (943) 21 56 44. San Sebastián.

VOLKSWAGEN Ca-
brio 1303, blanco me-
talizado, capota azul
(nuevo), precioso e
impecable, varios ex-
tras. Telf.: (91)
207 96 74 (noches).

PARTICULAR ven-
de Mercedes 280 CE,
gris oscuro metaliza-
do, 55.000 km, 1985,
20 extras, toda prue-
ba. Telf.: (958)
63 11 70. Srta. Susa-
na, horas oficina.
VENDO Ferrari Tes-
tarrosa, semi-nuevo.
Teléfono: (965)
28 30 54 y 28 28 76.
22.000.000 ptas. Car-
los Valderrey.

PORSCHE 944 Targa
rojo, asientos, techo
y espejos eléctricos,
llantas, radiocassette,
43.000 km, impecable,
finales 1986, precio
4.300.000 ptas.
Telf.: 435 06 89.

MERCEDES 190 16
válvulas, aire acondi-
cionado, preparación
Oettinger, color gris
grafito metalizado,
cierres centralizados,
ventanas y espejos
eléctricos, llantas, ra-
diocassete, 49.000
km, impecable, ma-
trícula M-GN, fina-
les 1985, precio
4.400.000 ptas. Telf.:
435 06 44.

JEEP Cherokee Limi-
ted, modelo 1990,
nuevo, color negro,
motor 4.000 c.c., gaso-
lina, 180 CV, aire
acondicionado, cue-
ro, asientos, ventanas
y cierre eléctrico, pre-
cio 5.400.000 ptas.
Telf.: 435 09 02.

MERCEDES 500 SE,
1982, acondicionado,
ABS, llantas AMG,
único, 2.000.000 de
pesetas. Telf.:
07 33 142 00 62 66.

MERCEDES 300 die-
sel, tipo 123, acondi-
cionado, extras,
750.000 ptas. Telf.:
07 33 146 05 42.

MERCEDES 300 SE,
1987, aire acondi-
cionado, cuero, etc.,
como nuevo, 40.000
km, 3.950.000 pese-
tas. Teléfono:
07 33 146 05 43 11.

PARTICULAR Ford
Escorpio 2400i A.A.,
pintura metálica,
32.000 km., impecable.
Telf.: 457 40 17.

VENDO recambios
Seat 850 Spider, mo-
tor, cristales, carroce-
ría. Telf.: 942/66 08 18.

VENDO BMW 323i,
año 83, blanco, aire,
techo, llantas, perfec-
to. 1.500.000 ptas.
Telf.: 91/416 94 26,
noches 853 04 67,
Eloy.

VENDO Fiesta XR2,
año 83, negro impe-
cable, 600.000 ptas.
Eloy, telf.: 416 94 26,
noches, 853 04 67.

VENDO AX GT, pre-
parado SMC, precio
1.300.000 ptas., pun-
tero en la Copa. Telf.:
91/416 94 26, Eloy,
noches 853 04 67.

TAUNUS año 55, ex-
celente estado. Telf.:
964/66 74 16, Sr. An-
tonio.

¡ATENCIÓN chapis-
tas!, Peugeot 205 y
Fiesta 89 siniestrados,
vendo para reparar.
Telf.: 964/66 74 16,
Sr. Antonio.

PARTICULAR ven-
do Sierra Cosworth,
M-HF, blanco, 1 año
de garantía, impecable,
2.500.000 ptas.
Telf.: 643 41 22; 463
58 27, tardes, Alfredo
o Srta. M.ª Jesús.

PARTICULAR ven-
do Ford Escort RS
Turbo, blanco, 1988,
todos extras, blau-
punkt, impecable,
30.000 km. 1.550.000.
Telf.: 964/91 21 78.

PARTICULAR Ci-
troën BX 19 GTI, im-
pecable, garaje, ra-
dio, M-HW, 11.000
kms., toda prueba.
Telf.: 259 51 24, ma-
ñanas-tardes.

AUSTIN MG-Monte-
go, turbo, vendo por
traslado, M-IC,
55.000 km., perfecto
estado, 1.600.000.
Telf.: 93/210 43 04,
noches.

SURTIDOR gasoli-
na, antiguo, comple-
to, buen estado.
Compro. Telf.: (927)
22 45 00. Oficinas.
Don Alfonso.

**delta
mics**

¡MUY ESPECIAL!
Por cada juego de llantas de aluminio le regala-
remos una llanta con aluminio.
¡MUY VALIOSA HASTA EL 30 de octubre!



SUBARU
HIGH JAPANESE TECHNOLOGY

LA UNICA MARCA
CON LA SEGURIDAD
4x4 EN TODA SU GAMA

AUTO-ORIENT
Av. Diagonal, 298.
Tel. 246 50 91. Barcelona

JEEP
TEL. (93)
871.72.20

Wild Life
**RECAMBIOS ORIGINALES
IMPORTACION VEHICULOS**

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

TALBOT SAMBA S

Totamente equipado
competición. Perfecto
estado. Telf.: (93)
218 53 78. Horas de
comercio.

**PARTICULAR VENDE
LOTUS SPRINT
TURBO**

Modelo 86, verde
metalizado, tapiza-
do piel. Único en
extras. Impecable.
Telf.: 93/825 00 97.

VENDO Renault 21
TXE, blanco, dos
años, garaje, 40.000
kms. Llantas, eleva-
lunas, cierre distancia
centralizado, fundas
asiento medidas, pre-
cioso radiocassette
Pioneer, 1.500.000.
Telf.: 954/64 67 21,
Sevilla.

BMW 520i, verde
metalizado, techo,
llantas, 1.200.000.
Telf.: 91/217 32 81.
MERCEDES 350
SLC, gris metalizado,
90.000 km., techo
eléctrico, llantas, cris-
tales, espejo, radio.
2.750.000 ptas. Telf.:
91/217 32 81.

OLDSMOBILE die-
sel, full equipo, impe-
cable, cuidadísimo.
Telf.: 985/25 76 98.

PARTICULAR ven-
de Mercedes 280 CE
gris oscuro metalic,
55.000 km, 1985, ex-
tras, toda prueba.
Horas oficina. Susa-
na. Telf.: (958)
63 11 70.

**FIALLRAVEN
PACKLINE**

**ES EL
PORTAEQUIPAJES
CON CLASE**



IMPORTADOR PARA ESPAÑA:

Turisport

C/ Pérez Galdós,
40. 08012 Barcelo-
na. Télex: 98747
BBS E. Telf.: (93)
237 83 24/40. Fax:
(93) 238 30 28.

**¿Quién es el más rápido,
montando las cadenas
SPIKES-SPIDER?**



CONCURSO NACIONAL SPIKES-SPIDER.

Buscamos el conductor más rápido
colocando las SPIKES-SPIDER en dos ruedas.

1 Millón en premios.

Solicítanos las bases:

Turisport, S.A.

Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 83 24 Fax (93) 238 30 28

CLASS
SPORT AUTO

Muntaner, 83 A
Telf.: 93/253 25 53, Fax:
93/253 58 12. 08011 Barcelona.

- ACC. COMPETICION
- AERODINAMICA
- COMPLEMENTOS



- NEUMATICOS
- EQUILIBRADO, etc.
- MONTAJE ACCESORIOS

CLASS 2 Valencia, 169
SPORT AUTO Telf.: 93/451 38 07.
08011 Barcelona.



sparco

Todo para la competición: Casco Bell, Mod. Jet rally y F-1.

Monos tres capas, Guantes, Botas y botines, homologados FIA. Asientos-arneses-sotocascos. Kit suspensión-Pastillas freno-Cierre capot-Tirantes-Lector notas, etc. **TODO DISPONIBLE.**

Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES

NEUMATICOS

Baja belted hp
Baja belted 4x4

Para llantas de 15 y 16 pulgadas para todos los vehículos. IMPORTADO EN ESPAÑA POR AMR IBERICA, SA. C/Padre Claret, 282-284 BARCELONA. Telf.: 347 63 00, Fax: 347 64 22.

ALFA Romeo Sprint Veloce, 82.000 km, año 1981. Teléfono: 262 38 59.

VENDO Ford Escort RS-Turbo M-IP, 34.100 km, 1.650.000. Tel.: (953) 26 21 11. Ext. 120, de 18 a 20 h.

CITROËN BX-GTI 16 V, blanco, M-IX, nue-

vo, 20.000 km, alarma conectada, cierre M. D., ABS, A. A., equipo Hifi, guardado garaje, mod. francés, 2.800.000 ptas. Tel.: (91) 479 09 27. Francisco.

PARTICULAR BMW 318i, año 86, B-HL A.A. Tel.: (93)

417 15 21, de 20 a 22 horas.

VENDO lancha fuera borda, motor 70MP, con muchos extras. Teléfono: 123 32 57. Valencia. 1.500.000 ptas.

PARTICULAR Citroën CX 25 GTI Turbo 2, año 87, 30.000

km, full, como nuevo, teléfono c/ manos libres, aire acondicionado, ABS, radiocasette y ecualizador, alarma mando a distancia 40 mts, rojo, 2.650.000 ptas. Tel.: (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). Tel.: (968) 61 21 26, oficina. **KART** 100 c.c., Birel Sirio, 180.000 ptas. Tel.: (93) 692 18 24.



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

...RENAULT, OPEL, AUDI VW, 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.



AL MAXIMO NIVEL

No se pierda en este número de GRAN AUTO 16, la primera prueba del FERRARI 348 TB. Disfrute con las formas agresivas del MYTHOS, el último diseño de Pinifarina que prefigura a un posible Ferrari del año 2000. Conozca a Ferry Porsche, el creador de los míticos deportivos alemanes. GRAN AUTO 16 le entrevista y desvela los secretos del PORSCHE PANAMERICANA.

Además, toda la gama del Renault 25, y Sito Pons, Alex Crivillé y Manuel «Champi» Herreros, que escriben sobre sus títulos mundiales. Todo esto en el próximo número de GRAN AUTO 16. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.

NOVEDADES SALON DE TOKIO

EL FUTURO YA

El Salón de Tokio, además de ser uno de los más importantes en el mundo del automóvil, es la confirmación clara y concisa del dominio que los fabricantes japoneses ostentan en el mercado de la motocicleta y, lo que es más importante, que sus departamentos de diseño e investigación continúan trabajando a pleno rendimiento pese a la crisis de ventas que está atravesando la industria motociclista.

Honda ha puesto uno de los toques llamativos con la NR 750. La agresividad es su nota predominante. Para ello se ha recurrido a soluciones peculiares como la ubicación del faro, escondido tras una pequeña rejilla, o los intermitentes encastrados en el carenado. La aerodinámica se ha cuidado al máximo habiéndose montado unos pequeños aletines laterales en el carenado. Pero el gran avance de la NR es su motor. Se trata de un cuatro cilindros en V con 32 válvulas, ocho por cilindro con pistones ovales y bielas dobles que mueven los pistones y un régimen de giro del motor que se sitúa en las 17.000 revoluciones por minuto. Otras de las innovaciones que incorpora la NR 750 son los carburadores de aspiración vertical, situados entre los cilindros y el chasis de aluminio, así como la horquilla delantera Upside-Down y los escapes dobles que salen a través del colín posterior.

Pero no se acaban aquí las novedades presentadas por el fabricante del ala dorada. En el cuarto de litro se dio a conocer una nueva versión de la CB

250 Glubman. Un moto de aspecto clásico con soluciones avanzadas. El motor de la Glubman es un monocilíndrico de cuatro tiempos con 249 centímetros cúbicos y 30 caballos de potencia. Los amantes de las sensaciones fuertes también tienen cabida en la gama Honda. La CBR 400 RR va destinada a este tipo de usuarios a los que ofrece 59 caballos de potencia a 12.500 revoluciones por minuto, 4 válvulas por cilindro, chasis de doble cuna y neumáticos radiales. Las Custom también tuvieron su espacio en el stand de Honda, destacando la nueva Rebel 250 con motor bi-

cilíndrico de 22 caballos y 138 kilos.

El otro gran fabricante japonés Yamaha ha presentado un prototipo único denominado MORPHO. Este modelo, que de momento no pasa de ser un proyecto, representa la concepción de

Con la nueva NR 750 Honda ha dado vida a un viejo sueño, que se inició en 1979 cuando las primeras 500 con pistones ovalados debutaron en los Grandes Premios del Mundial de Velocidad. La aerodinámica ha jugado un papel importante en el diseño del nuevo modelo.

Un motor de ensueño se encarga de impulsar a la NR. Cuatro cilindros en V, 32 válvulas, ocho por cilindro, con pistones ovalados y bielas dobles que mueven los pistones. Todo un desafío a la mecánica tradicional.



En el cuadro no se ha montado el correspondiente cuenta kilómetros. El régimen máximo de giro alcanza las 17.000 revoluciones.



moto del futuro que tienen los diseñadores de la marca del diapason. Se puede regular el manillar, el asiento y los estribos consiguiendo un acomplamiento perfecto. Llama la atención el abandono de la tradicional horquilla delantera que ha sido sustituida por un brazo basculante tipo Elf. El motor es un 4 en línea, idéntico al que se emplea en las FZR, y se ha montado un basculante posterior doble. El chasis, es del tipo Deltabox en aluminio.

La R1-Z representa la otra cara de la moneda, la versión urbana equipada con un chasis multitubular, un bicilíndrico de 249 centímetros cúbicos y frenos de disco delanteros de 282 milíme-

POR EL PRECIO DE UN COCHE, TODO UN MONTEGO.



La SRX 400 se caracteriza por su polivalencia. Su comportamiento en ciudad y carretera es más que aceptable.

La mejor manera de iniciarse en el mundo de la moto son las versiones de pequeña cilindrada. La TZR 50 cumple con todos los requisitos.



El hábitat natural de la R1-Z es la ciudad. El chasis es multitubular y el motor es un bicilíndrico de 249 centímetros cúbicos.

Una moto pensada y fabricada para la ciudad. Con la SRX 400 Yamaha amplía la gama de las SRX. La nueva versión dispone de un monocilíndrico con cuatro válvulas, chasis en doble

cuna tubular en acero y disco delante y detrás. Para los jóvenes «cachorros» el fabricante nipón presentó la TZR 50, que cuenta con un monocilíndrico de 49 centímetros cúbicos y una potencia de 7,2 caballos a 9.000 revoluciones. Los frenos son de disco los delanteros y de tambor los traseros, y lleva llantas

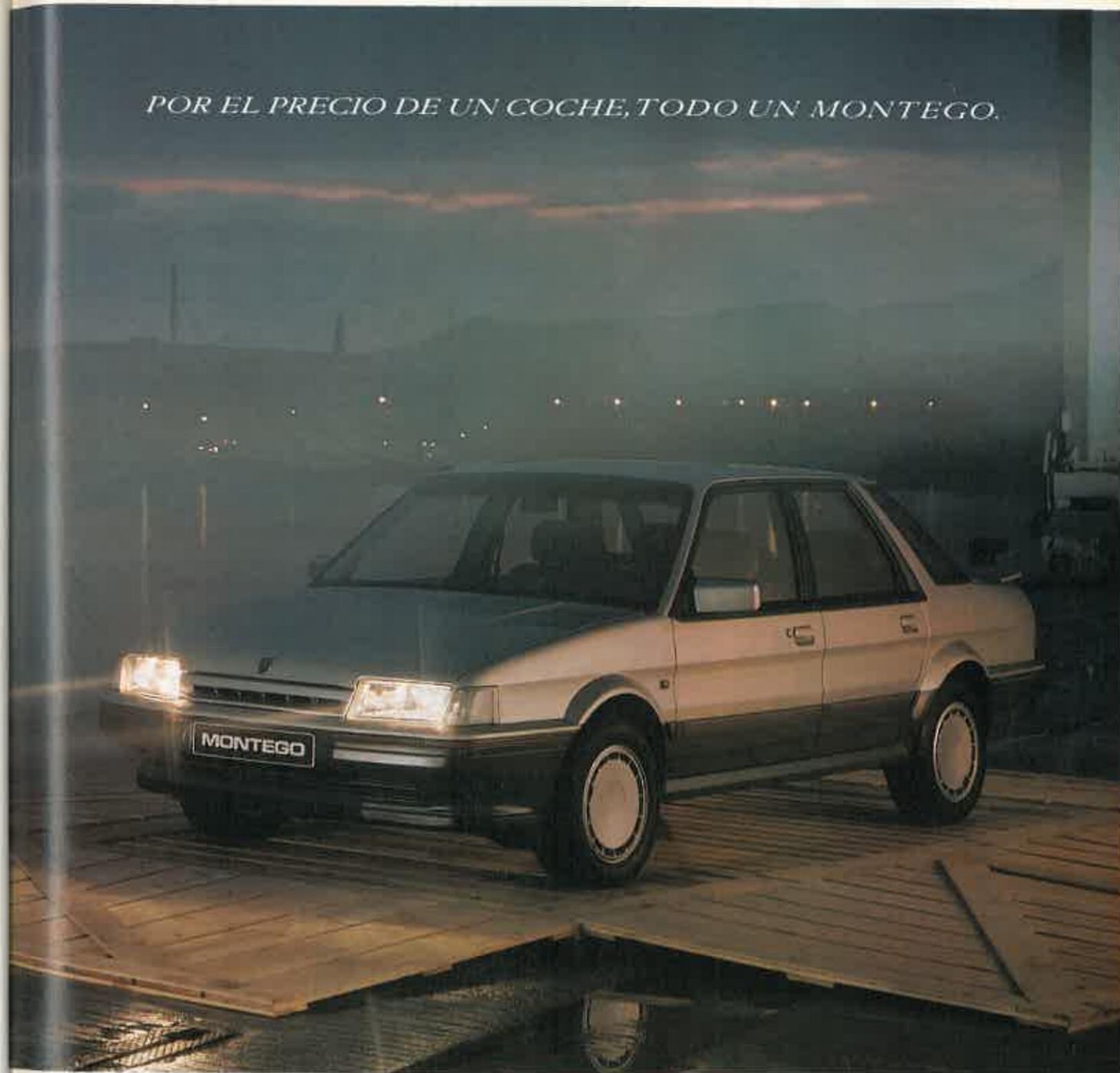
La otra gran novedad del Salón fue la Yamaha Morpho. La moto del futuro a la que cualquier piloto podrá acoplarse perfectamente, ya que se puede regular el manillar, los estribos y el asiento.



de 16 pulgadas delante y 17 detrás. Todo un juguete de carreras.

Para pilotos más expertos Yamaha mostró en su stand la TZR 250 que ha variado su diseño con un carenado más agresivo. En la mecánica destaca su motor de dos cilindros girados hacia atrás. La horquilla delantera es una Upside-Down y el chasis un Deltabox. La potencia es de 45 caballos y cuenta con una caja de cambio de seis velocidades. La FZR 400 R va destinada a un uso más civilizado. Pese a ello, cuenta con cuatro cilindros en línea con 59 caballos de potencia a 12.000 revoluciones por minuto. Llama la atención la inclusión en esta versión de un escape Exup idéntico en su diseño al que se emplea en la FZR 1.000.

Kawasaki también atacó el segmento de carretera con dos nuevas versiones, la ZZ R 1.100 y la ZZ R 600. La ZZ R 1.100 se ha construido sobre la base de la ZX-10. El diseño del carenado es totalmente nuevo y se ha incluido una nueva toma frontal de aire y dos en los laterales. El chasis es el conocido E-Box y en el sistema de alimentación se ha recurrido a carburadores CVK de 40 milímetros. Por su parte la ZZ R 600



Importado. Con una poderosa mecánica, brillante en todas sus prestaciones: desde el nuevo 1.6 SL o el Turbo Diesel hasta el impresionante 2.0 GTi. Un equipamiento con todos los extras, incluida la dirección asistida de serie. Y un acabado muy cuidado. Inglés. Ahora, por el precio de un coche, todo un Montego.

Desde 1.840.000 ptas., su nueva gama.

Nueva Gama Montego: 1.6 SL - 2.0 GSi - 2.0 GTi - 2.0 DSL - GTi Estate. Todos los extras de serie: Dirección asistida. Cierre centralizado de puertas y maletero. Espejos retrovisores eléctricos y térmicos. Elevavinas eléctricos delanteros. Apoyacabezas traseros. Apoyo lumbar. Embellecedores de madera en las puertas. **AUSTIN ROVER** VENTA Y ASISTENCIA EN LA RED AUSTIN ROVER DISTRIBUIDA POR TODA ESPAÑA: AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. APDO. N.º 14845. Tel. 676 82 11. MADRID. CREDIT ROVER LE RECUERDA LA NECESIDAD DE UTILIZAR LOS CINTURONES DE SEGURIDAD, RESPETAR EL CODIGO DE CIRCULACION Y ADELANTAR CON PRUDENCIA.



DE LOS PIES A LA CABEZA



MICHEL

KELME 

Chandals, camisetas, bolsas, polos, cazadoras, zapatillas y complementos deportivos.

MOTOS

tiene un diseño idéntico al de la versión grande. En el apartado mecánico incorpora un motor de cuatro cilindros en línea totalmente nuevo con radiador frontal y carburadores CVK de 36 milímetros. Kawasaki también ha presentado la **KDX 125 SR**, una trail con motor derivado de la versión de cross al igual que el chasis, y una versión Custom, la **Vulcan 400**, que hereda la línea que la marca japonesa inició con las Eliminator.

Suzuki presentó en Tokio dos conceptos totalmente distintos, las nuevas **GSXR 750** y las «extrañas» **SW-1**. Las deportivas **GSXR 750** incorporan la



Agresiva y potente, la **CBR 400** va destinada a los usuarios que prefieran la conducción eminentemente deportiva. Para los amantes de las líneas clásicas se presentó una nueva **CB 250 Glubman** (a la izquierda) con un motor de 30 caballos de potencia.



horquilla delantera invertida y en su mecánica se aprecian multitud de elementos derivados de la competición. La **SW-1** no tiene nada que ver con las tendencias actuales. Su línea mezcla de scooter con moto nos trae a la memoria aquellos extraños artefactos que circulaban por el sudeste asiático en los años posteriores a la Segunda Guerra Mundial. Las diferencias hay que buscarlas en su concepción, en la que sobre todo se ha buscado la habitabilidad interior.

Estas son algunas de las principales novedades que se han presentado en el Salón de Tokio. Motos que, a no ser que cambie la política de los fabricantes, tardaremos tiempo en ver en nuestro país, e incluso habrá algunas que no veremos nunca. Y de los precios mejor no hablar.

Suzuki enfocó su presencia en el Salón desde dos ópticas diferentes, las agresivas **GSXR 750** y las **SW-1**.

Gonzalo Serrano

La **ZZ-R 1.100** se deriva de la **ZX-10**, aunque su comportamiento es más civilizado. Debajo de las siglas se ha escrito en castellano Gran Turismo. ¿simple casualidad?



PERFIL WHITE LABEL:

PEDRO JUEZ

EDAD: 29 años.

PROFESION: Instructor de vuelo desde los 18 años. Dos veces Campeón de España de Vuelo sin motor (86-87).

AFICCIONES: "Volar, volar y volar. Con motor, sin motor, en globo, en dirigible o en helicóptero".

ULTIMO LIBRO LEIDO: "Cuentos sin Plumas" de Woody Allen.

ULTIMO LOGRO: Volar a más de 4.000 metros de altura recorriendo más de 300 Kms. "Así he conseguido el título "C" de oro y diamantes de la F.A.I. en vuelo sin motor".

POR QUE HAGO LO QUE HAGO: "De pequeño, como todos, estaba siempre en las nubes. He logrado poder trabajar allí".

COMENTARIO: "Una vez que decides volar, ser gorrión o águila sólo depende de tu esfuerzo".

PERFIL: Independiente, organizado y entusiasta. "Soy como leafo, pero con la tecnología a mi favor".

SU WHISKY: White Label con mucho hielo. "Es la mejor manera de tener los pies bien puestos sobre la tierra".



DEPORTE



CIRCUITO DE CALAFAT

DE LA CÁMARA ENTONO EL ALIRON

Enviado especial
Manuel Madrid

LUIS López de la Cámara, al volante de su habitual Ford Sierra Cosworth, se ha adjudicado una nueva victoria, la de la carrera celebrada en el circuito de Calafat, triunfo que, a falta de una prueba por disputar y de unas reclamaciones que hay pendientes de resolver por parte de las autoridades deportivas, le da el título de Campeón de España de la especialidad.

La cita de Calafat se presentaba muy interesante. Además de la buena marcha de los Ford Sierra dominadores del

certamen, otros vehículos, con un alto nivel de evolución, demostraron en los entrenamientos que podían aspirar a la victoria. Entre estos vehículos se encontraba el Toyota Celica GT Four de Antonio Albacete, que a pesar de experimentar problemas de frenos realizó en pocas vueltas un magnífico crono. Otro coche que estuvo girando marcando unos tiempos muy prometedores fue el Alfa Romeo 75 América pilotado por Luis Villamil. También el BX GTi 16 v conducido por Araez desde la última prueba disputada en el Jarama ha experimentado un buen nivel de preparación. En la tanda de entrenamientos cronometrados que sirvió para configu-

rar la parrilla de salida, el mejor crono lo marcó De la Cámara, que sobre el nuevo trazado de Calafat paró el crono en 1.43.46.

Ya en la carrera, que se disputó bajo una intensa lluvia, que impidió celebrarla en su totalidad, en la salida Albacete, con una mejor motricidad debido a la tracción total de su vehículo, se sitúa en primera posición, pero al llegar al ángulo de final de recta De la Cámara se pasa de frenada y toca por detrás al Toyota, acabándose para éste la carrera y, debido a las delicadas condiciones del suelo la posibilidad de adjudicarse la primera victoria de esta temporada. Con este incidente el más be-

¡¡ Vaya trió !!

Tú, tu moto...

Y tus

ZAPATOS

AGARÉ



neficiado es Sasiambarrena, que se situaba en la primera posición, aunque poco le iba a durar la alegría, ya que después de sufrir el acoso de De la Cámara tuvo que entrar en boxes, finalizando la carrera muy retrasado. Con todo esto, De la Cámara se afianzó en la plaza de honor cruzando la meta en solitario. El segundo puesto fue para Villamil, que realizó una espectacular conducción bajo la lluvia, mientras que la tercera plaza fue para Carlos Palau, que ha demostrado estar muy bien adaptado al Renault 21 Turbo.

El resto de las carreras que componían el programa se presentaban muy interesantes, sobre todo las Copas Renault, que llegaban al final sin el campeonato decidido. En la Iniciación, tres pilotos aspiraban al triunfo final: Julio Diéguez, Enrique de la Puente e Ignacio Hervás. Desde la manga de entrenamientos las fuerzas estuvieron muy igualadas, lo que hacía prever un final de infarto. En la carrera, después de rodar en un pañuelo estos tres pilotos, la victoria fue para De la Puente, que además se adjudicó la vuelta rápida y con ella los dos puntos necesarios para alzarse con el triunfo del certamen. Por lo que respecta a la Turbo, el título aún no estaba decidido, pero Enrique Codony partía con muchas posibilidades. Al final, después de una carrera de infarto en la que lucharon en un pañuelo Ridruejo, Llovera, Arribas y Miró, que cruzaron la meta en estas posiciones, el título fue para Codony, al que con la quinta plaza conquistada en Calafat le bastó. Los participantes de la Copa Volkswagen Polo llegaban a Calafat con el campeonato ya decidido a favor de Dionisio García Civera. El mayor punto de interés estaba en la lucha por el segundo puesto al que aspiran Francisco Gilabert y Juan Bernal, y que fueron los grandes protagonistas de la carrera de esta categoría, en la que protagonizaron un apasionante duelo, cruzando la meta Gilabert en primera posición, con tan sólo unas centésimas de ventaja. Los pilotos de la Copa Citroën AX también llegaban a Calafat con la emoción en todo lo alto, no en vano varios pilotos aspiraban al campeonato. Los que partían con más posibilidades eran Florencio Ayuso, Iván Arias y Gregorio Díez, que durante todas las mangas en las que tomaron parte estuvieron situados siempre en los primeros puestos. En las mangas finales, en la A el vencedor fue Ricardo Rodríguez, que se impuso tras una dura pugna con Ayuso, siendo tercero Granell. En la Final B el vencedor fue Arias, mientras que Rastrollo se clasificó segundo y Díez tercero. Después de esta carrera el piloto que parte con más posibilidades es el joven Iván Arias.

Por lo que respecta a los dos campeonatos de monoplazas que se disputan en nuestro país, la Fórmula Fiat Uno fue coto privado de Juan Durán,



Las mangas finales de los Citroën AX estuvieron muy emocionantes. Habrá que esperar a la última carrera para saber quién es el vencedor de la Copa.



Victor López se adjudicó una nueva victoria
Con la máxima puntuación posible, es ya el campeón de la F-Ford



Como es habitual, las Copas Renault fueron muy disputadas. En la Turbo el vencedor fue Juan Ridruejo.

que dominó de principio a fin y sumó unos valiosos puntos de cara a la clasificación final, en la que ocupa la primera posición. En segunda posición cruzó la línea de meta Fernando Diego, siendo Pedro Martínez tercero. En esta categoría hay que mencionar la

buena actuación de Javier Díaz, que después de un largo periodo de inactividad terminó cuarto, a escasas centésimas del tercero. La carrera correspondiente a la Fórmula Ford 1.600 fue de las más emocionantes del apretado programa de Calafat. La prueba se dis-

putó con la pista en unas condiciones muy delicadas, con una gran cantidad de agua acumulada sobre el asfalto, de aquí los numerosos trompos que se produjeron. El primer líder fue Gluckman, pero tan sólo unas vueltas, viéndose rebasado por un incisivo Víctor López, que a la postre fue el vencedor. Segundo, en una buena actuación, fue Roger Morback, mientras que Pedro Bastos, autor de una excelente remontada, finalizó en tercera posición. Hay que destacar la carrera protagonizada por Javier Romero, que se vio muy retrasado por un trompo en la primera vuelta, y nada más lejos de desanimarse, se lanzó al ataque, en una furiosa remontada que le llevó a ocupar el segundo puesto, llegando incluso a inquietar a Víctor López. Pero en un exceso de fogaosidad tuvo una salida de pista que lo volvió a retrasar para acabar finalmente en cuarta posición. ■

CLASIFICACIONES

1.º Luis López de la Cámara (Ford S. Cosworth), 23.22.10. 2.º Luis Villamil (Alfa Romeo 75), a 4.63. 3.º Carlos Palau (Renault 21 turbo), a 12.6. 4.º Javier Moreno (Renault 21 turbo), a 36.52. 5.º Santiago Martín Cantero (Ford S. Cosworth), a 1.09.93.

COPA RENAULT INICIACION

1.º Enrique de la Fuente, 18.23.33. 2.º Julio Diéguez, a 1.06. 3.º Ignacio Hervás, a 2.83. 4.º Gonzalo de Alba, a 13.24. 5.º Alexandre Villanueva, a 13.73.

COPA RENAULT

1.º Juan Ridruejo, 20.44.45. 2.º Anselmo Llovera, a 0.65. 2.º Nicolás Arribas, a 1.56. 3.º José A. Miró, a 2.92. 4.º Enrique Codony, a 5.95.

COPA VW POLO

1.º Francisco Gilabert, 21.35.25. Juan Bernal, a 0.44. 3.º José Roger, a 3.23. 4.º José Conchado, a 3.86. 5.º Fermín Sánchez, a 5.50.

CITROËN AX FINAL A

1.º Ricardo Rodríguez, 21.34.35. 2.º Florencio Ayuso, a 2.27. 3.º Francisco Granell, a 8.51.

CITROËN AX FINAL B

1.º Iván Arias, 21.39.68. 2.º Francisco Rastrollo, a 3.36. 3.º Gregorio Díez García, a 6.25.

FORMULA FIAT UNO

1.º Juan Durán, 18.57.52. 2.º Fernando Diego, a 45.23. 3.º Pedro Martínez, a 46.98. 4.º Francisco J. Díaz, a 47.19. 5.º Miguel Puig, a 57.57.

FORMULA FORD

1.º Víctor López, 24.56.52. 2.º Roger Morback, a 2.25. 3.º Pedro Bastos, a 43.90. 4.º L. J. Romero, a 44.71. 5.º Víctor Cunil, a 52.70.

Enviados especiales

M^a Jesús Benet
José Antonio Díaz

EL difícil trazado de los Montes de Cuenca de nuevo ha vuelto a ser propicio para Suzuki que, en esta quinta edición con José María Solé y Enrique Oller, se anotaba su primera victoria del año, una victoria merecida que a punto estuvo de escapárseles de las manos por los problemas mecánicos que padecieron en la segunda etapa de la prueba. Sin embargo, la magnífica actuación de José María Solé el primer día de carrera -llegaba a la meta con cuarenta minutos de ventaja sobre el Range Rover de Patrick Maurel y Christian Sansat, segundos- le permitía entrar vencedor en Cuenca y olvidar el mal trago de los últimos kilómetros de recorrido en los que tuvo que ceder más de veinte minutos.

Con la Copa de España en sus manos y Miguel Prieto como indiscutible vencedor, el equipo oficial Nissan no acudió a la última cita de la temporada en la que los Suzuki partían como favoritos tras haber realizado en la etapa prólogo Jorge Babler y José María Solé los dos mejores tiempos, parando ambos el crono en el mismo segundo. Por detrás de ellos el dos ruedas motrices de José María Serviá y Alex Romani lograba la tercera posición en la salida, colocándose el Volkswagen Golf GTI por delante del tercer Suzuki oficial, el de José María Ginés y Rodolfo Alvarez, mientras que el Range Rover de los andorranos Patrick Maurel y Christian Sansat completaba las cinco primeras plazas. Por su parte, el Nissan Patrol de Ramón Vila, vencedor el pasado año, y el otro Golf GTI de Seat Sport, conducido por Antonio Rius, tenían problemas en la cronometrada y debían salir en las últimas posiciones.

La rotura de un trapecio, a diez kilómetros de iniciarse la primera etapa, dejaba fuera de carrera al Suzuki de Jorge Babler e Ignacio Oller, que estrenaban para la ocasión el coche que será la base de los que el próximo año utilice el equipo que dirige Antonio Zanini, con motor 1.600 y muchas mejoras sobre el actual prototipo. Esta retirada prematura dejaba en cabeza de carrera a José María Solé que cuajaba un magnífico recorrido y llegaba imparable hasta la meta. Era además el único de los tres coches oficiales superviviente ya que a la baja de Babler se unía en esta primera etapa la de Ginés que debía retirarse con el cambio roto. Por detrás del inalcanzable Solé, el Range Rover de Maurel-Sansat y los Nissan Patrol de Feixas-Domenech y Royo-Ulbarri no se concedían la más mínima tregua, entrando en la meta en estas posiciones con poco más de un minuto de diferencia entre ellos.

Cara y cruz tenía en Cuenca el equipo Seat que, padecía el retraso de José María Serviá por culpa de un trapecio suelto por el que perdía más de veinte minutos, y contemplaban como el coche de asistencia rápida que había salido el último,

MONTES DE CUENCA

EL SOLO DE SOLE



llegaba a la meta quinto en manos de Rius, incluso por delante de Serviá, tras haber adelantado a unos cuarenta coches en los 325 kilómetros de recorrido a lo largo de los cuales se quedaron quince equipos, entre ellos el Nissan de Biamonti-Mas y el Suzuki de Surroca-Vega.

El esfuerzo de la larga y dura primera etapa lo notaron los coches el último día, en el que el trazado tenía casi cien kilómetros menos. Apenas recorridos veinte kilómetros, y después de un tramo trialero, el Golf de Serviá rompía el cambio y se quedaba apeado de la carrera. Poco después le llegaba el turno de abandonar, cuando encabezaba la etapa, al Nissan Patrol de Joan Feixas y José Domenech que topaban con una piedra en la que se dejaban el cárter. Agustín Royo y Paxti Ulibarri, que se habían colocado primeros tras el abandono de Feixas, dejaban también la carrera al salirse una rueda del Nissan, con lo que Francés Selga y Jordi Torra pasaron a dominar la etapa hasta que de nuevo, como les había ocurrido el día anterior, el soporte de la caja de transferencias se rompió y perdieron su ventaja.

A mitad de la etapa el calvario comenzaba para Solé que veía amenazada su victoria al tener que finalizar el recorrido sólo con tracción trasera, mientras que los andorranos Maurel y Sansat, con el segundo puesto asegurado, se dejaban superar por el Nissan Patrol de Ernesto Gilberga y Modesto Molina y el Range Rover de Ramón Dalmau y Esteban Reixach, dos equipos que lograban la tercera y cuarta plaza de la general tras la magnífica actuación que protagonizaron en la segunda etapa. El Golf superviviente se colocaba quinto después de otra excelente actuación de Antonio Rius, que podría haber logrado una posición mejor de no ser por el tiempo que perdió al principio de la jornada al intentar ayudar a Serviá, ya que el cometido de Rius en los Raids en los que le acompaña el mecánico José Munne es estar cerca de su compañero de equipo cuando tiene problemas.

Una excelente segunda etapa de Gilberga lo colocaba cuarto y primero entre los Nissan de la Copa.

Una piedra que rompió el cárter apeó a Feixas de una buena clasificación. Mientras se mantuvo en carrera el Nissan rodó entre los primeros

Con el Golf GTI dos ruedas motrices Antonio Rius era quinto en la meta después de una magnífica actuación el primer día.



Entre las motos Jordi Arcarons, con KTM, se imponía claramente en los Montes de Cuenca, aunque en la primera etapa se había visto obligado a ceder más de dos minutos frente a su compañero de equipo Agustín Vall, al tener que hacer más de cincuenta kilómetros con una rueda pinchada. En la segunda etapa, la mecánica le jugaba una mala pasada a Vall, el vencedor del año pasado,

a quien una biela dejaba apeado de la carrera. Segundo en la meta concurrió Oscar Gallardo con Cagiva, quedando la tercera plaza para el joven Antonio Boluda con Honda. Por su parte, Guillermo Moreno de Carlos primero se quedaba sin embrague y luego sin cuarta velocidad para añadir en la segunda etapa más de treinta kilómetros de propina que recorrió perdido.

CLASIFICACION COCHES

1º Solé-Oller (Suzuki Santana), 10.25.08. 2º Maurel-Sansat (Range Rover), 10.41.57. 3º Dalmau-Reixach (Range Rover), 10.48.30. 4º Gilberga-Molina (Nissan Patrol), 10.49.57. 5º Rius-Munne (VW Golf GTI), 10.55.54. 6º Acevedo-Perosanz (Suzuki), 11.24.55. 7º Sanjuán-Brustenga (Suzuki Samurai), 11.26.31. 8º Orriols-Casali (Mitsubishi Pajero), 11.26.48. 9º Collin-Collin (Suzuki), 11.28.28. 10º Selga-Torra (Suzuki Samurai), 11.28.32.

COPA DE ESPAÑA

1º Miguel Prieto, 804 puntos. 2º y 1º dos ruedas, José María Serviá, 658 p. 3º José María Solé, 612 p. 4º Frances Selga, 553 p. 5º Carlos Hernández, 512 p.

CLASIFICACION MOTOS

1º J. Arcarons (KTM 600), 8.51.48. 2º O. Gallardo (Cagiva), 9.02.03. 3º A. Boluda (Honda), 9.09.47. 4º A. González (Honda), 9.21.47. 5º G. Moreno (Kawasaki), 9.41.03.

CUENCA EN BREVE

El cantante conquense José Luis Perales fue un participante de excepción en esta quinta edición. Perales abrió la prólogo e inició el recorrido en la primera etapa pero después de algunos kilómetros prefirió ver los toros desde la barrera.

● Aún sin barro, la opinión generalizada de los participantes es que el trazado de los Montes de Cuenca sigue siendo el más complicado de todos los raids españoles. El más explícito fue el «debutante» Rius para quien son autopistas los otros recorridos al lado de los caminos conquenses.

● Dos Suzuki, cedidos por la marca, tomarán parte en el próximo París-Dakar. La Caja de Manresa ya tiene cuatrocientas solicitudes para participar en las pruebas de selección que ha

convocado para elegir a los cuatro ocupantes de los vehículos y dos mecánicos. Al patrocinio de la Caja se une la colaboración de Accesorios Manresa.

● Parece ser que la Federación Española de Motociclismo quiere hacer desaparecer para el próximo año el Campeonato de España de Raids. Al parecer tampoco contempla la posibilidad de convertirlo en Copa.

● Jordi Arcarons ha firmado con Cagiva Italia y Gas-Gas para la próxima temporada. El programa del catalán comenzará con el París-Dakar y continuará con los Campeonatos de Enduro y raids internacionales.

● Aunque ni Royo ni Biamonti acabaron en Cuenca, son el primer y segundo clasificado de la Copa Nissan. Para la tercera plaza, son varios los pilotos que tienen posibilidades y todo depende del resultado de la carrera de Mijas.

● También Selga llegaba a la última cita del año con la Copa Suzuki asegurada, aunque se jugaba el segundo puesto de la Copa de España con Serviá y Solé, que al final han sido segundo y tercero del certamen, quedando para Selga la cuarta plaza.

● Reñida lucha la protagonizada por los Suzuki de la Copa. En la meta se imponía Alvaro Acevedo, seguido por Francisco Sanjuán y Juan Collin. Mientras que en la Copa Nissan el primer clasificado ha sido Ernesto Gilberga, con una clara diferencia sobre Oliva, segundo.

● Philippe Ligue, el organizador de la Transpaña ha tenido una buena iniciativa. Los interesados en obtener la inscripción gratis en la prueba pueden participar en un sorteo que se celebrará el 29 de junio. El teléfono de la organización es (964) 20 48 11.

SKODA

EL FAVORIT ES UN COCHE NACIDO DEL RESULTADO DE UNA EVOLUCIÓN. UN NUEVO TURISMO CON UNA CONCEPCIÓN DIFERENTE. CAPAZ DE AMOLDARSE A CUALQUIER NECESIDAD. UN AUTOMÓVIL CON TRACCIÓN DELANTERA, SUSPENSIÓN PROGRESIVA Y CARRROCERÍA DE CINCO PUERTAS, DE DISEÑO STILLE BERTONE. UN COCHE QUE HARÁ COMPETENCIA EN CUALQUIER TERRENO. ESTE ES EL RESULTADO DE UNA EVOLUCIÓN.



Favorit

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA: MONTALBAN, S. A.
C/ PAJARITOS, 12. TEL. 552 51 00. MADRID
C/ ALBERTO AGUILERA, 13. TEL. 248 89 77. MADRID



GRAN PREMIO DE AUSTRALIA DE F-1

ESTABA ESCRITO



Ayrton Senna perdió los nervios en Adelaida. Resultó incomprensible verlo cometer dos errores inexplicables. Uno de ellos pudo haber sido trágico.

AYRTON Senna, la lluvia y la victoria, son tres elementos consecuentes entre sí. ¿Quién se podría imaginar a Magic Senna cometiendo un error cuando conduce en compañía de la lluvia? Sin embargo, hay situaciones que inducen a creer en las palabras de Mahoma: «Todo está escrito». Y parecía estar escrito que el presente Campeonato del Mundo lo tenía que ga-

nar el francés Alain Prost, pasara lo que pasara.

Senna llegó a Adelaida desmoralizado por los últimos acontecimientos, pero tenía en su mente el firme propósito de hacer realidad la proeza de ganar los tres últimos Grandes Premios de la temporada, aunque su descalificación en Japón le había privado del segundo título.

Una vez pasada esta carrera, se ha visto que las previsiones dichas por Cesare

Fiorio en Monza no se han realizado. «Antes de que termine la temporada, ganaremos más de un Gran Premio» dijo en varias ocasiones. Sin embargo, los Ferrari 640 se han doblegado a la superioridad de los McLaren MP4/5 y el protagonismo de fin de fiesta le ha tocado totalmente a los monoplazas de Woking. Senna y Prost se adjudicaron las primeras posiciones en la parrilla de salida, mientras que fue Pierluigi Martini la

gran sorpresa al lograr la tercera posición, con un tiempo de dos décimas inferior al registrado por Prost. Como se ha dicho anteriormente, los Ferraris no lograron mejor posición que la de Nigel Mansell en séptimo lugar, y su compañero Gerhard Berger se vio relegado a la decimocuarta posición por ruptura del motor en un primer tiempo, y al coger el «muletto» de Mansell, accionó por descuido el extintor, operación que puso

fin a sus intentos de mejorar. Otra sorpresa fue la de Nicola Larini que fue capaz de situarse en la decimoprimer posición a pesar de las prestaciones modestas de su Osella.

Sin embargo, toda la labor de los equipos en la puesta a punto de los coches se vino abajo cuando el domingo por la mañana empezó a caer sobre Adelaida una lluvia torrencial. A raíz de esto se permitió una sesión suplementaria de

entrenamientos y, llegada la hora de dar la salida, se aplazó durante cincuenta minutos con la esperanza de que parara el aguacero. Mientras tanto, varios pilotos capitaneados por Nelson Piquet se pusieron al habla con Bernie Ecclestone para suspender la carrera. Al respecto, Senna se mantuvo al margen, sentado en su coche para no perder la concentración y con la convicción de terminar victorioso. Al final se dio la salida con



Ayrton Senna

"ME HAN TRATADO COMO A UN DELINCUENTE"

No se recuerda en los anales de la Fórmula 1 un campeonato más polémico que el actual, hasta el extremo de que parece el dramón de Falcon Crest hecho realidad. Si se sopesan las opiniones o las versiones de lo ocurrido en Suzuka, se llega a la clara conclusión de que no hay nada claro. Por una parte, Ayrton Senna cometió el error de intentar adelantar a Alain Prost en la chicane, pedir a los comisarios que le empujaran y volver a la carrera con una trayectoria distinta a la marcada por la FISA, que a su vez da lugar a que se aplique el artículo 63 que descalifica al piloto y al coche de la carrera. En base a esto, los comisarios han aplicado también el artículo 168, que permite adelantar una posición a todos los pilotos clasificados en la carrera.

El jurado de la FISA, compuesto por cuatro miembros se reunió en París y dictaminó sentencia culpando a Senna de lo ocurrido, y le multó con 100.000 dólares y la suspensión durante seis meses de las carreras, con la condición de que si comete una falta de corrección en la pista, será descalificado por dicho periodo. Al parecer, en el seno de la FISA las opiniones al respecto no son unánimes. Buena prueba de ello es que Bernie Ecclestone, presidente de la FOCA y vicepresidente de la FISA, ha comentado: «no comprendo por qué se ha tratado a Senna con tanta severidad. Ha sido castigado por una razón poco clara». Mientras tanto, Ron Dennis -director deportivo de McLaren- ha transgredido las reglas al hacer público el nombre de los jueces y a la vez ha amenazado a Balestre con demandar a la FISA en un tribunal civil francés. Al respecto, Balestre ha dicho: «No me da miedo

el requerimiento de McLaren. Hemos ganado siempre los juicios civiles, y Dennis debería saber que si recurre a un tribunal civil violará el artículo 58 del código FISA, que obliga a los constructores a someterse con respeto a los reglamentos deportivos y las decisiones del tribunal deportivo».

Si eso sigue adelante, a la McLaren se le retiraría la licencia y en consecuencia quedaría descalificada durante toda la próxima temporada. A estas alturas de la película, de poco vale la opinión acusadora de Nigel Mansell respecto a Senna, así como la opinión de Jackie Stewart que acusa al brasileño sin contemplaciones. La «miga» del asunto es que Ecclestone está aprovechando esta «movida» para apalancar el puesto de Balestre y promocionar para él mismo a su amigo y ex-colaborador Max Mosley, un abogado londinense que fue uno de los directivos de la FOCA y de los fundadores de la escudería March.

Por otra parte, hay que sopesar el hecho de que Senna es el piloto que hasta la fecha se ha visto protagonista del mayor número de accidentes con sus compañeros. En repetidas ocasiones ha obstaculizado a otros en las vueltas rápidas de clasificación e intentar adelantar en situaciones de máximo peligro, empujando a su «víctima» fuera de la pista; es algo normal y frecuente para Senna. En este caso ha sido juzgado con máxima severidad; sin embargo, hasta la fecha la FISA fue bondadosa con su agresividad. Por todo lo ocurrido, Senna tuvo la tentación de retirarse para siempre, decisión que afortunadamente no responde nada más que a una rabieta. Sin embargo, a partir de ahora deberá aprender que se adelanta sólo cuando se puede y no cuando se quiere.

la pista en unas condiciones pésimas; con un infinito número de charcos que causaban acuaplaning.

Pocos metros después de la salida Senna y Prost se tocaron lateralmente, pero sin consecuencias. En vista del panorama, y con el título de Campeón del Mundo en el bolsillo, Prost entró en boxes sin cumplir ni siquiera una vuelta. Alegó que el coche estaba dañado, y acto seguido Ron Dennis ordenó que se le pusiera el «muletto» a su disposición aprovechando que la carrera se había detenido por el choque entre los dos Ligier de René Arnoux y Oliver Grouillard. Senna seguía firme a su propósito, mientras que Prost se negó a tomar la segunda salida desde la línea de los boxes, y de nada sirvió la bronca que Prost tuvo con Dennis por su negativa.

Como era de suponer, Senna tomó la primera posición seguido por Martini, Boutsen, Patrese, Nannini y De Cesaris. Durante las primeras vueltas el piloto de Minardi defendió su posición de forma admirable, a pesar de la mala estabilidad de su Minardi M189, respecto a los Wi-



Un error impidió a Riccardo Patrese adjudicarse la victoria. Abajo, Alessandro Nannini, que vio premiada su regularidad, beneficiándose del despiste de Patrese para ocupar la segunda posición. Satoru Nakajima logró la vuelta rápida y su mejor clasificación en su historial deportivo.



lliams-Renault FW13 de Patrese y Boutsen. Al cumplirse la tercera vuelta, éste le adelantó y más tarde hizo lo mismo Patrese. Mientras tanto, Senna marchaba en primera posición con una ventaja de treinta segundos sobre Boutsen, acumulada en sólo diez vueltas. Todo parecía estar decidido, con Senna en primera posición, seguido por Patrese que había logrado adelantar a Boutsen. Como de costumbre, Senna rodaba al máximo de sus posibilidades, aunque estaba claro que nadie podía contestar su liderazgo.

La lluvia y el mal estado de la pista fueron los causantes de una infinidad de accidentes, unos muy espectaculares, sin consecuencias, y otros restaron a los pilotos involucrados el regreso a la pista. Lo inesperado ocurrió al cumplirse la vuelta decimotercera en la que «Magic» Senna se encontraba al rebufo de Piquet que le quitaba casi la totalidad de la visibilidad. Senna, con la decisión que le caracteriza, adelantó y de pronto se encontró con el coche de Brundle, contra el que fue a estrellarse. Afortunadamente el choque se produjo entre la rueda

ADELAIDA EN BREVE

El pasado jueves a última hora de la tarde, Alain Prost esperó a que los hombres de McLaren abandonaran el circuito para acercarse sigilosamente al box de Ferrari, en el que le estaba esperando Cesare Fiorio. Según cuentan, el Campeón del Mundo se sentó por primera vez en un monoplaza de Maranello, sin otro fin que la curiosidad. Al respecto, tanto Prost como Fiorio niegan lo ocurrido y se excusan diciendo que sólo se trató de una visita de cortesía.

René Arnoux ha decidido retirarse de la Fórmula 1. A partir de este Gran Premio no volverá a subirse a un monoplaza. Por otra parte, la Escudería Ligier ha comunicado que para la temporada que viene sus pilotos serán: Nicola Larini y Philippe Alliot, que ha roto su contrato con Lola-Lamborghini.

El hecho de que Mercedes regrese a la Fórmula 1 es una realidad. Su aparición en el «gran circo» está prevista para 1991, con un coche totalmente diseñado y construido por ellos. Al parecer, la cantidad de dinero destinada al proyecto F1 es de 44.000 millones de pesetas, que serán empleados a lo largo de los cinco primeros años.

Después de la descalificación de Ayrton Senna del Gran Premio de Japón, Alessandro Nannini ha resultado el vencedor. Esto significa que seis años después un motor Ford ha ganado un Gran Premio. La última vez que esto ocurrió fue en el G. P. de U.S.A.-Este, en Detroit, en la temporada 83, cuando Michele Alboreto, se adjudicó la victoria.

El poderío económico en la compañía Moneytron, que patrocina la escudería Onix, ha hecho posible que John Andretti, nieto del inolvidable Mario ocupe el lugar de segundo piloto en el equipo Porsche-Indy al lado de Teo Fabi.



FINAL TRISTE FUTURO INCIERTO

POR razones que no vienen al caso repetir, Luis Pérez Sala no logró clasificarse en Adelaida. Con ésta, ha sido la cuarta vez a lo largo de la temporada, que Luis no ha podido formar parte de la parrilla de salida. Es inútil volver a especular sobre lo pasado, y lo único válido es mirar hacia el futuro y guardar esta temporada en el baúl de los recuerdos. Por el momento, ningún equipo de medio nivel tiene interés en él, y en los planes de Giancarlo Minardi no se cuenta con su presencia para 1990. Por otra parte, la única posibilidad que le queda a Luis para seguir estando en la F1 se limita a un equipo de tercera categoría, lejos de su calidad como piloto y sin perspectivas de unos resultados aceptables. Sin saber exactamente lo que ocurre en la mente de Luis, se puede suponer que su deseo es el de seguir a

los mandos de un F1, pero en condiciones favorables.

Por el momento, todo parece difícil, y la única esperanza estriba en estar a la espera de que algún piloto abandone su puesto en los primeros Grandes Premios de la próxima temporada, y así dar lugar a que se solicite el buen quehacer de nuestro piloto. Si esto ocurre, habrá que encender un cirio a San Cristóbal, con la esperanza de que le proteja de tener cerca ingenieros afectados por la senectud, o verse protegido de forma nefasta por «amiguetes» que le han hecho un flaco favor, al inventarse una realidad que ni siquiera la imaginación de Gabriel García Márquez llegaría a tanto. La gran sensibilidad de Luis y su sentido autocrítico no necesita consejeros y todavía menos amigos. Luis, ha de estar en paz, sin «buitres» ni «santones» que al fin y al cabo lo único que saben es marearle, confundirle y si hay un mal resultado, «dejarle solo», como decía el maestro, y que él, en soledad lo sopesa con serenidad.

La temporada ha terminado, Luis, y escribo este último folio con la amargura que me produce ver a un amigo víctima de las circunstancias. Sé tan bien como tú, que debajo de ese mono azul que tantas veces te has puesto, hay un piloto capaz, «fino» como se dice en el argot y que un día puso la primera piedra de la resurrección de la escudería Minardi. Y quiero aclarar, que si aparecía poco por el box en el que tú estabas, era simplemente porque había llegado a la conclusión de aquel viejo refrán que dice: «Si me quieres hechar una mano, quítame las dos que me has puesto encima».

delantera izquierda del coche de Senna y la trasera derecha de Brundle. A continuación el brasileño regresó a los boxes conduciendo sobre tres ruedas. En ese momento, el intento de hacer realidad su sueño de ganar las últimas tres carreras se había desvanecido, y una vez más, los imponderables que ocurren en la F1 le habían condicionado. Pero éste no fue el único error que cometió; pocas vueltas antes, su coche hizo «acuaplaning» y dio tres trompos, con la suerte de poder seguir en la carrera. En el fondo, todo ha ocurrido como si se tratara de una voluntad sobrenatural, cuyo deseo era el de privarle de su segundo título mundial.

En esta ocasión, Nakajima se adjudicó la vuelta rápida definitiva al registrar el tiempo de 1.38.480. De los veintiséis coches que tomaron la salida sólo ocho lograron finalizar la carrera, y la abundante lluvia que cayó sobre Adelaida fue la causante de la mayor parte de los abandonos. De hecho, Arnoux chocó con Cheever, Berger con Alliot, Warwick, De Cesaris, Caffi, y Grouillard se salieron solos de la pista y en la vigésima vuelta Ghinzani chocó con Piquet.

Por segunda vez en la temporada, un abandono de Senna ha favorecido a Boutsen que, en tanto en el circuito de Adelaida como en el de Montreal se adjudicó la victoria sin haber luchado lo más mínimo por ella.

En cuanto a la «debacle» ocurrida a lo largo del Gran Premio, cabe decir que los circuitos urbanos están lejos de ofrecer la seguridad que precisa la F1, y si las condiciones atmosféricas son adversas como en esta ocasión, sale a relucir la inadaptabilidad de los monoplazas a las calles urbanas. A pesar de la evidencia de los accidentes ocurridos, parece ser que la FOCA y la FISA actúan al respecto como hizo Mansell en Estoril, lugar en el que de pronto perdió el oído y la vista a pesar de estar a los mandos de un Ferrari 640. Será que en la F1 hay un virus que permite ver y oír sólo lo que interesa.

Gigi Corbetta

(Por necesidades de cierre y diferencias horarias, algunas fotografías de este reportaje corresponden a la última sesión de entrenamientos.)

CLASIFICACIONES

A. Prost (McLaren-Honda) 1.17.403	A. Senna (McLaren-Honda) 1.16.665
A. Nannini (Benetton-Ford) 1.17.762	E. L. Martini (Minardi-Ford) 1.17.623
R. Patrese (Williams-Renault) 1.17.827	T. Boutsen (Williams-Renault) 1.17.791
S. Modena (Brabham-Judd) 1.18.750	N. Mansell (Ferrari) 1.18.313
A. Caffi (Dallara-Ford) 1.18.857	A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1.18.828
M. Brundle (Brabham-Judd) 1.19.136	N. Larini (Osella-Ford) 1.19.110
G. Berger (Ferrari) 1.19.238	E. Pirro (Benetton-Ford) 1.19.217
I. Capelli (March-Judd) 1.19.269	J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1.19.259
N. Piquet (Lotus-Judd) 1.19.392	J. Lehto (Onyx-Ford) 1.19.309
D. Warwick (Arrows-Ford) 1.19.559	P. Alliot (Lola-Lamborghini) 1.19.568
E. Cheever (Arrows-Ford) 1.19.922	P. Ghinzani (Osella-Ford) 1.19.691
O. Grouillard (Ligier-Ford) 1.20.073	S. Nakajima (Lotus-Ford) 1.20.066
R. Arnoux (Ligier-Ford) 1.20.391	M. Gugelmin (March-Judd) 1.20.191

NO PRECLASIFICADOS

S. Johansson, 1.19.539 M. Alboreto, 1.20.129 B. Schneider, 1.20.170 R. Moreno, 1.20.183 O. Larrauri, 1.20.750 A. Suzuki, 1.21.012 Y. Dalmas, 1.21.022 G. Tarquini, 1.21.600 E. Bertaggia, 1.24.081

NO CLASIFICADOS.

J. Palmer, 1.20.428 L.P. Sala, 1.20.633 B. Gachot, 1.22.267 P.H. Raphael, 1.22.305

CLASIFICACION FINAL

1º Thierry Boutsen (Williams-Renault), 2.00.17.421 2º Alessandro Nannini (Benetton-Ford), 2.00.46.079 3º Riccardo Patrese (Williams-Renault), 2.00.55.104 4º Satoru Nakajima (Lotus-Judd), 2.00.59.752 5º Emanuele Pirro (Benetton-Ford), 2.02.03.998 6º Pier Luigi Martini (Minardi-Ford), 2.01.18.164 7º Mauricio Gugelmin (March-Judd), 2.00.24.757 8º Stefano Modena (Brabham-Judd), 2.01.51.005

Vuelta más rápida en carrera: Satoru Nakajima (V. 64) en 1.38.480 138.180 Km/h.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Alain Prost, 76 puntos. 2º Ayrton Senna, 60 puntos. 3º Riccardo Patrese, 40 puntos. 4º Nigel Mansell, 38 puntos. 5º Thierry Boutsen, 37 puntos. 6º Alessandro Nannini, 32 puntos. 7º Gerhard Berger, 21 puntos. 8º Nelson Piquet, 12 puntos. 9º Jean Alesi, 8 puntos. 10º Derek Warwick, 7 puntos. 11º Stefan Johansson, 6 puntos. 12º Michele Alboreto, 6 puntos. 13º Eddie Cheever, 6 puntos. 14º Johnny Herbert, 5 puntos. 15º Pier Luigi Martini, 5 puntos. 16º Andrea de Cesaris, 4 puntos. 17º Mauricio Gugelmin, 4 puntos. 18º Stefano Modena, 4 puntos. 19º Alex Caffi, 4 puntos. 20º Martin Brundle, 4 puntos. 21º Christian Danner, 3 puntos. 22º Satoru Nakajima, 3 puntos. 23º René Arnoux, 2 puntos. 24º Emanuele Pirro, 2 puntos. 25º Jonathan Palmer, 2 puntos. 26º Gabriele Tarquini, 1 punto. 27º Philippe Alliot, 1 punto. 28º Oliver Grouillard, 1 punto. 28º Luis Pérez Sala, 1 punto.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda, 141 puntos. 2º Williams-Renault, 77 puntos. 3º Ferrari, 59 puntos. 4º Benetton-Ford, 39 puntos. 5º Tyrrell-Ford, 16 puntos. 6º Lotus-Judd, 15 puntos. 7º Arrows Ford, 13 puntos. 8º Dallara-Ford, 8 puntos. 9º Brabham-Judd, 8 puntos. 10º Onyx-Ford, 6 puntos. 11º Minardi-Ford, 6 puntos. 12º March-Judd, 4 puntos. 13º Rial-Ford, 3 puntos. 14º Ligier-Ford, 3 puntos. 15º AGS-Ford, 3 puntos. 16º Lola-Lamborghini, 1 punto.

Philips Car Stereo



CUATTRO x CUATTRO

En este Radio Cassette DC794, Philips puso todo lo mejor. Y luego, lo multiplicó por CUATTRO. Este es el resultado:

Una **recepción CUATTRO veces mejor**, gracias al sistema PMS que logra el mismo rendimiento de un conjunto de 4 antenas con sólo 2 antenas físicas: la habitual y otra más, incluida en el propio equipo, que suprimen todos los obstáculos de recepción de FM.

Es **CUATTRO veces más seguro**: Extraíble, con código de seguridad, con número de serie en chasis para identificación y con mando a distancia para instalación oculta.

Tiene **CUATTRO reguladores del sonido**: graves, agudos, balance y fader en un sólo mando selector. Y capacidad para memorizar la ecualización elegida según tu música favorita.

Con **CUATTRO veces más información** por su Display LCD bicolor. Para conocer, de un vistazo, la potencia de recepción de señal, la sintonía preseleccionada, el tipo de modulación recibida y la utilización de la memoria Autostore.

El CUATTRO de Philips multiplica el mejor sonido en tu coche.

EL AGARRE TOTAL DEL SONIDO



PHILIPS



MOTOS

CALENDARIO DEL MUNDIAL 1990

NADA menos que 16 pruebas incluye el Mundial Motociclista del año próximo, que se inicia el 25 de marzo en Japón y finaliza el 16 de septiembre en Sidney.

Las fechas son las siguientes: 25 de marzo, Japón. 1 de abril, USA. 21 de abril, Brasil. 13 de mayo, España (en el

Jarama). 20 de mayo, Italia. 27 de mayo, Alemania. 10 de junio, Austria. 17 de junio, Yugoslavia. 1 de julio, Holanda. 8 de julio, Bélgica. 22 de julio, Francia. 5 de agosto, Gran Bretaña. 12 de agosto, Suecia. 26 de agosto, Checoslovaquia. 2 de septiembre, Hungría y 16 de septiembre, Sidney.

La cilindrada de 125 c.c. no se celebra ni en Estados Unidos ni en Brasil. Las de 250 y 500 centímetros cúbicos se celebran en todos los grandes premios. Sidecars, en

todas las pruebas menos la primera y la última. Veremos por tanto sides en el Jarama.

REYNARD

NUEVOS FORMULA 1

REYNARD, uno de los constructores de automóviles de competición con más éxito en el mundo, va a lanzarse en el mundo de la Fórmula 1. El primer prototipo, el Reynard 89M, ya es una rea-

lidad impulsada por un motor japonés Mugen de 3,5 litros de cubicaje, un motor de ocho cilindros en V derivado del motor utilizado por los equipos más destacados del Campeonato Internacional de F-3.000. El último Reynard rodará en Suzuka dentro de pocos días para comprobar así la eficacia de las ideas aerodinámicas puestas en juego por el ingeniero Malcolm Oastler. Tanto Adrian Reynard, responsable de Reynard, como Hirotoishi Honda, responsable de Mugen, estan

RALLYE COSTA DE MARFIL

OREILLE Y LA CABALLERIA LIGERA

QUE un vehículo de grupo N lograra triunfar en una prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes era algo que, si no imposible, sí que entraba dentro de lo probable. Pero que además ese triunfo fuera a producirse en un terreno africano, hubiese acabado con los esquemas del más pintado «brooker» de apuestas londinense.

Y eso es lo que ha logrado precisamente el francés Alain Oreille y su Renault 5 GT Turbo en el rallye Costa de Marfil. Después de sus triunfos en Montecarlo y Tour de Corse, la «excursión» del piloto de Marsella a Australia fue una sorpresa para todos que terminó con un tercer puesto que, unido a la victoria en Sanremo, le situó en cabeza de la Copa FIA para vehículos de grupo N, por delante de los Trelles, Gaban, De Mevius y Skoghag. Con un vehículo de dos ruedas motrices, Oreille sólo podía confiar en acabar la prueba africana venciendo en su clase, lo que siempre le representaba un punto más que sus rivales. Pero su táctica conservadora dio sus frutos y después de la eliminación del vencedor del pasado año, Alain Ambrosino y su Nissan 200 SX al chocar con una asistencia del piloto de Renault que había dado media vuelta sobre el recorrido, del austriaco Rudolf Stohl al romper el motor de su Audi 90 Quattro, y del belga Van de Wauwer (Toyota Corolla 16S), líder



Alain Oreille se ha asegurado el título de la Copa FIA de grupo N. Gustavo Trelles tuvo que abandonar en su debut con el Integrale 16 V.

tras la tercera etapa al romper el puente trasero, el piloto de Renault se encontró con una victoria inesperada que prácticamente le otorga la Copa FIA antes del RAC de Inglaterra al no haber acabado ninguno de sus más inmediatos contrincantes. Gustavo

Trelles acudió con el nuevo Lancia Delta Integrale 16V de la escudería Top Run, perdiendo mucho tiempo con problemas de temperatura y en su asistencia al cambiar el diferencial central cuando el problema residía en el posterior. Pascal Gaban, líder du-

rante la segunda etapa con su Lancia, sufrió un retraso de casi dos horas con una pérdida de agua en su radiador y un problema de transmisión, abandonando finalmente mientras que su compatriota Gregoire de Mevius rompía la correa de la bomba de agua, recalentando el motor de su Mazda 323; luego se quedaba sin gasolina para, finalmente, salirse en un cruce.

Esteban Delgado

CLASIFICACION FINAL

- 1º Oreille-Thimonier (Renault 5 GT Turbo) en 8h 32m 54s.
- 2º Tauziac-Papin (Mitsubishi Starion) a 3h 03 m 56s.
- 3º Chateau-Claverie (Toyota Corolla) a 5h 08m 13s.
- 4º Segolen-Aimon (Toyota Corolla) a 5h 47m 54s.
- 5º Graziani-Ocelli (Toyota Corolla) a 6h 51m 10s.

Boxes

UN Opel Corsa grupo A inscrito por el Opel Team podría tomar parte en el rallye Valeo. Se trata del mismo coche que el año próximo participará en el Campeonato de España, preparado en GB. En el Valeo deberá ser conducido por Luis Climent.

Ya que hablamos de los Corsa, decir que la noticia de la puesta en marcha de los dos equipos semi-oficiales ha sido excelentemente acogida por los pilotos. Aunque es aún muy precipitado, se habla ya de algunos posibles pilotos. No se debe olvidar que entre las propuestas recibidas en GME, se seleccionarán las dos más razonables desde todos los puntos de vista. Digamos nombres: Mercedes Rueda, Luis Climent, José Bernardo Pino, Luis Graña... Algunos de estos pilotos ni siquiera saben que se habla de ellos.

AUNQUE aún no hay nada firmado, parece que se confirma que Jesús Puras sigue el año próximo con Ford, conduciendo el grupo A. El santanderino quiere también hacer algo fuera de nuestras fronteras, aportando algún patrocinador personal. Naturalmente que estas salidas no las realizaría con el equipo oficial Ford-RACE-Marlboro.

LO que tiene claro Mía Bardolet es que no quiere seguir el año próximo con el grupo N. Y lo

que también es probable es que cambie a Pep Autet del asiento de al lado. El nombre del Campeón de España de coches de serie se baraja en varias combinaciones, pasando casi todas por Fiat Hispania y un Lancia Integrale.

SI todo sale según lo previsto, el año próximo habrá al menos media docena de Ford Sierra Cosworth grupo N en el Campeonato de España. Sería magnífico que Ford España apoyara a estos pilotos con una challenge y en estos días se está precisamente estudiando esta posibilidad. Volvemos a dar nombres: Fernando Brizuela, Daniel Alonso, Pedro Diego, Cele Foncueva, Evangelino Otero, Jordi Ventura, Mercedes Rueda y posiblemente algún piloto canario.

EN cuanto a los canarios, José Mari Ponce quiere llevar a cabo un programa en la Península, combinado con alguna participación en el Europeo (Madeira desde luego). El coche más lógico es el BMW M-3 grupo A, pero no descarta la utilización de otra marca.

UN Mitsubishi Galant grupo A va a llegar a Canarias en las próximas semanas para que José Luis Rivero lo haga correr en las Islas. Tampoco se descarta que Rivero haga alguna excursión a la Península.

UN año más, la COPE retransmitirá en directo el Rallye Valeo, en un programa de 22 horas de duración, dirigido por Alfonso García. La frecuencia de emisión, para todos los aficionados de la zona Centro, es 99,5 Mhz, evidentemente, en FM.



CON su victoria en el Rallye 2.000 Virajes, Daniel Alonso es ya matemáticamente el ganador de la Copa de España de Rallyes. Alonso, que este año no ha sufrido ningún abandono, dominó sin grandes dificultades a Ambudio y a una colección de Renault 5 GT Turbo, entre los que Alsina y Xargay fueron los más rápidos.

TRAS los rumores que le incluían en el equipo Toyota e incluso en el Mitsubishi, al lado de Vatanen, lo cierto es que Walter Rohrl sigue unido a Audi, para quien conducirá el nuevo V8 en el Campeonato germano de Velocidad. No hay por tanto un regreso a los rallyes.

EN el «ranking» mundial que establece Michele Mouton entre los pilotos de rallyes, Carlos Sainz marcha en cuarta posición. Esta clasificación decidirá los 8 pilotos que participarán en la Carrera de Campeones, al estilo del Masters de Tennis. Antes del RAC, Miki Biasion, con 3.405 puntos es el primero, por delante de Ari Vatanen

(3.432), Didier Auriol (3.734) y Carlos Sainz (4.087). Tras el español, Keneth Eriksson, Timo Salonen, Marku Alen, Juha Kankkunen, Ingvarm Carlsson y Mikael Ericsson.

AUNQUE Pancho Egozcue no finalizó la Subida a Jaizkibel, se alzó con el título nacional por segundo año consecutivo, pues su rival, Luis Martínez, sólo pudo ser cuarto. La carrera la ganó D'Arbelay, por delante de Zabaleta y Buthenhof. Andrés Vilarriño no pudo participar en la subida definitiva al sufrir un accidente durante los entrenamientos oficiales.

EN el Salón de Tokio se ha presentado el nuevo motor Honda de F1, ensayado durante los dos últimos años y que equipará en exclusiva a los monoplazas McLaren MP5 durante las dos próximas temporadas de Fórmula 1.



muy ilusionados con su entrada en Fórmula 1.

CAMEL TROPHY

CON EL DISCOVERY A SIBERIA

UNA de las grandes novedades del Camel Trophy del año próximo será la utilización de los nuevos modelos Land Rover Discovery, recientemente presentados. La undécima edición de la popular prueba se desarrollará este



año en la Siberia soviética, con participación de 18 equipos, cuatro más que en las ediciones precedentes y contará con la novedad de la inclusión de un equipo ruso.

Los integrantes tomarán la salida en Bratsk, descendiendo a lo largo del río Angora en dirección al lago Baikal, que bordearán antes de adentrarse en la estepa siberiana en dirección a Irkutsk, siguiendo un itinerario muy similar al del legendario héroe de la literatura juvenil, Miguel Strogoff.



BALLESTA



El bueno y el malo de la película



J. M. CASANOVAS

En la vida no triunfa siempre el más inteligente, ni tampoco el más estudioso, ni normalmente el que se cree más listo. Los número uno son un compendio de virtudes. Sobresale el más completo, el mejor.

Esta reflexión, llevada a la Fórmula 1, podría tener la siguiente lectura. El título no lo ha ganado el piloto más veloz, en cuyo caso **Senna** no hubiese tenido rival. Lo ha conquistado el más experto, el más cerebral, el más eficaz.

A **Alain Prost** su tercer galardón mundial no se lo ha regalado Baleste, ni se lo ha puesto fácil McLaren, ni se lo ha encontrado en una chicane del Gran Premio de Japón. Perfectamente consciente de que **Senna era** un hombre **casi imbatible**, adoptó la inteligente táctica de convertirse en su sombra, su amenaza, su presión psicológica. **El brasileño** cayó en la trampa, cometió demasiados errores, sometió a su mecánica a un riesgo excesivo y perdió un título que en los entrenamientos parecía imposible que se le pudiera escapar.

Lo cierto es que la Fórmula 1 ha terminado la temporada en pie de guerra, con demandas en los tribunales, declaraciones difamatorias, odios y rencores. Los papeles parecen adjudicados en esta batalla que continuará el año próximo con armas distintas. **Prost es el bueno de la película**. Sensato, reflexivo y dialogante.

Senna es el malo. Agresivo, impulsivo y terriblemente introvertido.

Parece claro que a la federación internacional se le ha ido la mano en el castigo. Otros pilotos tuvieron comportamientos más temerarios, y no fueron sancionados. Automáticamente se han creado **dos bandos**, los que piensan que Ayrton no respeta a nadie y que se cree Dios y los que le defienden diciendo que no es un piloto peligroso y que la sanción es muy dura.

El pique personal entre los dos puede alcanzar cotas épicas cuando **Prost** luzca su número uno en el carenado rojo de **Ferrari** y **Senna** intente demostrar con su **McLaren** que le saca un segundo por vuelta rápida. No decimos ninguna exageración si destacamos que el circo de la Fórmula 1 necesitaba de un escándalo de esta magnitud para volver a ser noticia, para despertar de su atonía y romper con una superioridad de Senna que comenzaba a aburrir.

Senna se lamenta: «No me gusta ser víctima, pero tampoco un criminal». El francés, en el fuego cruzado de las declaraciones, tampoco se ha mordido la lengua: «Lo que le pasa, es por culpa de su carácter, de su condición, de su estilo humano. No me gusta que no respete a los demás y se crea superior».

La guerra sin cuartel ya **está desatada**. Prost se ha ido de McLaren, antes de que le echaran. Eso sí, lo hace con un título mundial en el bolsillo que hace seis meses ni podía soñar. Por algo **Prost es el mejor**.

CUANDO EL CAMINO SE PONE DIFÍCIL...



ESCOBILLAS LIMPIAPARABRISAS



RESPONDEMOS DE SU SEGURIDAD

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

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



El equipo del Automóvil

En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

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

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

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

EN LA RED CITROËN

 **Eurocasión**

Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

SCS/ALON LIE

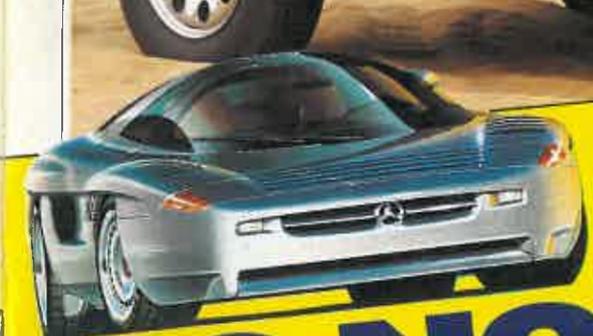
SEMANAL
Motor 16
GRUPO

11 de noviembre de 1989

Núm. 316 • 275 ptas.

EL 4x4 DEL AÑO

CONTACTO
SUZUKI
VITARA



**AUDI 100 / 200 • FERRARI 348 BITURBO Y MONDIAL
4 x 4 • FIAT TIPO CABRIO • FORD FIESTA Y SCORPIO
TRES VOLUMENES • LANCIA DELTA • MERCEDES C-112
PORSCHE 911 • VOLKSWAGEN MINI VAN**

10 NOVEDADES

COMPARATIVA 16 VALVULAS



VW GOLF GTI 16 V CONTRA BMW 318 is