PROST Y FERRARI PREPARAN LA TEMPORADA 90

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

16 de diciembre de 1989 Núm. 321 • 275 ptas.

2 LITROS Y V6

PRUEBA DE LOS CITROËN XM QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

EXCLUSIVA

EL SUCESOR DEL OPEL OMEGA

A FONDO

FERRARI 348, 17 MILLONES

00321
8 413042 641506

CAMEL TEAM
PARIS~DAKAR'90

El amarillo pone al rojo el Dakar.

Dunas infranqueables. Miles de kilómetros de pistas sin balizar. El misterioso Ténéré... Un año más, el Equipo Camel afronta este desafío con un único objetivo: llegar a las playas de Dakar antes que nadie. Sus pilotos, Salvador Servià y Copi Capdevila cuentan con la experiencia necesaria para, al volante de sus Range Rover, conseguir que el equipo amarillo ponga al rojo el París-Dakar.

PAG.104: DEPORTE: F-1 EN ESTORIL

Europa, actualidad

LA buena marcha de los negocios del automóvil que afecta a los más floreciente mercados europeos, ha contagiado definitivamente a España. Contra todo pronóstico, el mes de noviembre se ha comportado honorablemente y la tan temida declaración a Hacienda no ha tenido los perniciosos efectos que presagiaba la gran mayoría. Con unas matriculaciones de 85.000 unidades, noviembre ha desvelado muchas incógnitas. La más importante, es la que se refiere al balance final del año. No se va a llegar al millón doscientas mil unidades, pero se va a rozar el millón ciento cincuenta mil. Es un dato revelador y optimista, que pone de manifiesto la vitalidad de un sector no suficientemente apoyado por la administración. A pesar de todo, se venderán en torno a las cien mil unidades más que en 1988.

Y por lo que respecta a esos datos de noviembre, por marcas el liderato se lo lleva Renault con dieciocho mil unidades, lo que supone un 21 por ciento del mercado, seguida de Opel (en torno al 15,8 por ciento) y Ford (12,7 por ciento).

En el horizonte, entretanto, nuevas perspectivas, optimistas para unos y difíciles para otros. Según la Comisión Europea, en el año 1991 España deberá reducir las limitaciones impuestas a los coches japoneses, para eliminarlas definitivamente en 1993. El mercado será, pues, libre a condición de que los propios japoneses abran sus puertas a otros productos europeos. La referencia más elocuente la da el mercado alemán, donde los japoneses tienen una penetración de un 15 por ciento.

Las próximas semanas abrirán nuevas expectativas en el conjunto del panorama europeo, donde las noticias no dejan de fluir. Tal como se preveía, Fiat ha adquirido el 49 por ciento de Maserati y el 51 por ciento de Innocenti. Así, Alejandro De Tomaso asegura la continuidad de la marca del tridente, cuyos orígenes datan de 1926.

Las alianzas unas veces dan positivo y otras negativo, como ha sido el caso entre Volvo y Renault, que según las últimas noticias no parecen llegar al acuerdo que se planteó recientemente. Ahora bien, las grandes maniobras están en marcha y Fiat ha demostrado tras sus acuerdos con Saab una gran capacidad de maniobra en el tablero de ajedrez de la Europa automovilística.

Alberto Mallo

SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA	
10	A FONDO	Ferrari 348 TB
20	LO ULTIMO	El sucesor del Opel Omega
22		Volkswagen Polo
24	A FONDO	Opel Kadett 1.8 GT 3p
30	ECONOMIA	ENASA: el futuro empieza ya
33	MERCADO	Se vende el Dedra
34	PRECIO COCHES NUEVOS	
46	A FONDO	Citroën XM
57	REPORTAJE	EL Ford T renace
64	OCIO	Carreras de motos de agua
66	AUTOSONIDO	
70	CUENTENOS SU CASO	
87	OCIO	Salón Náutico de Barcelona
94	DEPORTE	Expomotor Competición
99		Dos Horas Citroën AX
111		A todo gas
114	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.
Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Portugal, 440 escudos; Uruguay, 2.500 pesos.

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. **Jefes de sección:** María Jesús Reneit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juán Luis Soto. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meillerey (París), Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Diseño:** Juán González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Documentación:** Mary Mas. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juán Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); 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 Noguerado. **Delegado Zona Norte:** Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. **Delegado Zona Cataluña:** Pere Caisina Rué y María Arnau. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. **Delegado Zona Andalucía:** Rafael María Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. **Delegado Zona Levante:** Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9º. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. **Sección Comprar y Vender:** María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). **Director Administrativo Financiero en funciones:** José Manuel Oter. **Gerente en Cataluña:** Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037.Teléfonos: 407.27.00-407.41.00. Télex: 43974 NYRE. Telefax: 407.24.22. **Suscripciones:** Pepa Urizarna Valle. Teléfono: 268.04.02-03. **Fotocomposición:** Galerín,S.A. Alfonso Gómez,42. Madrid 28037. **Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. **Imprime:** CORRHI. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,372. Polígono Industrial Commar. **Dirección Técnica:** José María Herranz. **Dirección de Producción:** Roberto Parras. **Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

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. 1983. Difusión controlada por OJD.**

EL CIELO NO PUEDE ESPERAR.

No hay paisaje como el cielo.
Ni testigo más callado.
Hoy su azul tiene algo más que oxígeno, pero no algo mejor.
Por eso, desde aquí, desde donde el problema partió, ha de partir la solución. Porque el cielo espera una respuesta.

El cielo espera que la tecnología aprenda a controlarse a sí misma y se convierta en parte del paisaje.

El final de esta revolución silenciosa, necesaria y fértil, será una tecnología comprometida con su entorno.

Tal convicción ha llevado a BMW no sólo a cambiar nuestros esquemas de pensamiento, sino los de nuestra producción. Y nuestras fábricas dan prueba de esta conciencia ecológica. La misma que nos ha llevado a ser pioneros en el desarrollo de un verdadero amigo del aire: el catalizador. Y en la misma línea, por ejemplo, desterrar el amianto de los componentes de nuestros vehículos.

Así, el azul de nuestro emblema va teniendo cada vez más sentido.

Y seguimos trabajando. Para que las plantas sigan dando oxígeno y ese oxígeno no tenga nada de BMW.

Salvo el esfuerzo continuo para mantenerlo puro.

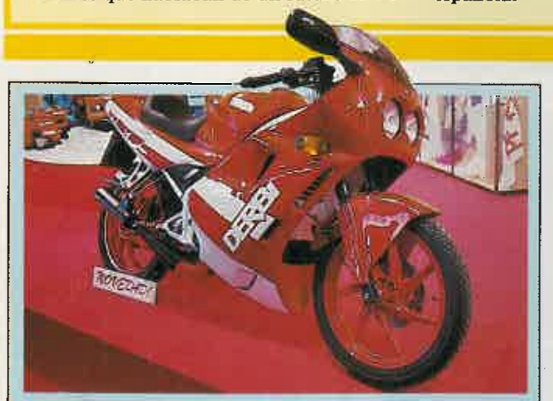
En voz baja

• En la pista de Nardo, el nuevo Lamborghini Diablo ha logrado batir el récord de velocidad que hasta la fecha ostentaba el Ferrari F-40, alcanzando los 325,6 km/h. Este resultado ha sido considerado muy satisfactorio por parte de los técnicos de Lamborghini, que han dado el visto bueno al trabajo de aerodinámica.

• El presidente de Renault, Raymond Levy, ha manifestado que no hay hueco para un coche más pequeño que el R-5. Se desmienten por tanto las noticias recientes que hablaban de un futuro R-4 o R-3, muy pequeño y de espíritu eminentemente urbano.

• En los ambientes de la Fórmula 1 se rumorea que Vittorio Ghidella es quien está entorpeciendo las negociaciones de Fiat para la compra de Cosworth. Con la acción del empresario italiano, es la opción Ford la que tiene ahora más posibilidades de quedarse con Cosworth, mientras que la opción GM, que tiene ya Lotus, pierde terreno.

• Uno de los hombres más carismáticos del mundo de la automoción en España está a punto de culminar su etapa en nuestro país. Hablamos de Claude Satinet, responsable máximo de Citroën y auténtico artífice, con todo su equipo, del importante resurgimiento de la filial española.



DERBI 74

LLEGA UNA ESTRELLA

La nueva Derbi 74 centímetros cúbicos, el modelo más esperado de la marca de Martorellas, acaba de aparecer en su versión definitiva dentro del Salón Náutico de Barcelona. La nueva Derbi entra ya en el mercado español, con un precio de 349.000 pesetas sin matriculación ni seguro. Esta versión, esperada desde hace más de seis meses, cuenta con un motor diseñado y desarrollado por la propia Derbi, mientras que el chasis y la carrocería son de procedencia italiana, de procedencia Aprilia, la firma asociada con la marca española que ha acumulado más títulos en los mundiales de velocidad.

PEGASO A FONDO

A TODA FINANCIACION

JOSE Luis Rodríguez Moisés, director general de la Financiera Pegaso, FIPSA, es, desde hace pocos días, consejero de la filial francesa de esa misma financiera. La carrera fulgurante de este ejecutivo se inició en 1981 dentro de General Motors, para continuar después en DAF Financiera, compañía en la que desempeñó la tarea de director general adjunto. Los concesionarios españoles de Pegaso acaban de estrenar, al mismo tiempo, un sistema informático de altas prestaciones denominado Pegaso Select, un sistema que permite diseñar el vehículo adecuado a las necesidades de cada cliente. Este sistema ofrece también los estudios económicos correspodientes al vehículo utilizado en cada negocio.

EXPORTACION

AUTOMOVILES AL COPO

SEGUN los datos del pasado ejercicio, dados a conocer a estas alturas por el Ministerio de Economía, las empresas fabricantes de automóviles siguen copando los primeros puestos del «ranking» exportador español.

En primer lugar figura General Motors España, con 180.000 millones de pesetas, seguida por Seat, con 152.000 millones; Ford España, con 144.000 millones y Fasa-Renault, con 93.000 millones. El quinto puesto es para Repsol Petróleo, con 74.000 millones. Citroën figura en octavo lugar, con 55.000 millones y Peugeot-Talbot en el decimoquinto, con 29.000 millones de pesetas.

AUTOPISTAS

¡CONDUCTOR, DESPIERTE!

EL sueño y el cansancio son los dos enemigos principales de la conducción en autopista, dos enemigos detectados en el trazado Bilbao-Logroño-Zaragoza, lo que ha llevado a la concesionaria a colocar una serie de carteles, con gran impacto visual, en los que se recomienda el descanso en las áreas preparadas para tal fin. Tales avisos se concentran en las zonas que cuentan con las menores intensidades de tráfico, concretamente desde Haro a Gallur. La iniciativa es digna de aplauso y debería seguirse en otros trazados similares.

CREACION NISSAN

BIEN CONDUCIDOS

EN Japón no paran ni un instante; la última creación técnica llega de la mano de Nissan, se llama Drive Guide, que podría traducirse libremente como Guía para la Conducción, y permite conocer la posición exacta del vehículo en todo momento. Este sistema, desarrollado durante ocho años, consta de un monitor de televisión unido a dos microprocesadores, el primero de los cerebros electrónicos combina los mapas y los datos kilométricos, mientras que el segundo coordina la velocidad, la dirección y la situación del vehículo gracias a las señales recogidas por sensores magnéticos dispuestos en el sistema de dirección y en las ruedas. El equipo Drive Guide se ofrece ya en los modelos de lujo de la marca que llevan incorporados receptores de radio y televisión pero sólo funciona en Japón.

COMUNIDAD EUROPEA

TRANSPORTE LIBRE EN 1990

EL Consejo de Ministros de Transportes de la CEE ha liberalizado el transporte terrestre de forma progresiva a partir de 1990, lo que permitirá a los profesionales del sector operar en países distintos a los de residencia. La normativa entrará en vigor en julio del 90 y permitirá la entrega de 15.000 licencias mensuales, equivalente al 1 por ciento del total del sector, cifra que se ampliará anualmente en un 10 por ciento como mínimo hasta finales del 92. España tendrá, en principio, 1.350 licencias.

TOTAL

DEPOSITOS PROPIOS EN VALENCIA

LA multinacional petrolífera Total está gestionando la construcción de unos depósitos de combustible en el puerto autónomo de Valencia para suministrar desde allí a sus estaciones de servicio en la totalidad de la franja mediterránea. Esta decisión fue adoptada tras el fracaso de las negociaciones con Campsa para la utilización de la red de distribución de la empresa española. La inversión prevista, próxima a mil doscientos millones de pesetas, aliviará los problemas de suministro de las estaciones de servicio que Total tiene en Valencia y Murcia.

ALFA 33

LA SEGUNDA GENERACION

LOS Alfa 33 de la segunda generación están preparados para irrumpir en los mercados europeos durante los próximos compases del próximo mes de marzo. Los nuevos modelos se caracterizarán no sólo por los retoques externos aplicados en el frontal y en la parte posterior, que acentúan las semejanzas con el 164 diseñado porPininfarina, sino también en el interior, en donde cambian los asientos, la tapicería y el cuadro de instrumentos. La nueva gama Alfa 33 contará con una versión Quadrifoglio Verde animada por el motor de 1,7 litros con culatas de cuatro válvulas por cilindro, por un motor «boxer» con 140 caballos de potencia. El motor clásico de 1,7 litros con inyección de carburante llegará a 110 caballos, mientras que los alimentados por carburadores se quedarán en 107 caballos para el 1,5 litros y 92 caballos para el 1,3 litros. La versión diesel con una mecánica turbo de tres cilindros en línea da 86 caballos. Los motores más potentes llevarán frenos de disco en las cuatro ruedas y el ABS estará disponible como opción. El modelo 4×4 podrá pasar de la tracción delantera a la tracción total con sólo pulsar un botón.

Verde y Rojo

Parece probado que el accidente en el que perdieron la vida el hijo de Luis Roldán y su compañero, fue debido a que la valla de separación de la autovía no había sido reparada tras un accidente anterior. La desidia frecuente del MOPU y de los organismos responsables de la conservación se cobran una vez más vidas humanas.

Una vez más Pirelli ha realizado un calendario bellísimo dedicado a los Juegos Olímpicos. Esta marca italiana, con la colaboración del fotógrafo Arthur Elgort, sigue su tradición artística y estos calendarios se han convertido ya en piezas de colección.

Aunque la lluvia caída ha sido enorme, no parece de recibo que la Nacional III haya tenido que ser cortada. Nos atrevemos a afirmar que las especificaciones de su construcción no se han cumplido. La Nacional III tuvo que ser cortada en las proximidades de Albuñol y los muchísimos vehículos tuvieron que tomar una desviación hacia Almansa.

Champi Herreros ha fichado a un nuevo sponsor y en esta ocasión, para toda la vida. El bueno de Champi estrena en el 89 dos títulos, el de Campeón del mundo y el de señor casado. Nuestra más cariñosa felicitación.

XR2i

LA NUEVA FORMULA

Para los amantes de sensaciones fuertes, ha nacido una nueva fórmula del automovilismo. El XR2i. Fórmula de poder, de superioridad absoluta.
La potencia en su máximo exponente, elevada a **un motor de inyección electrónica con 1600 cm³ y 110 CV** de fuerza. Fuerza que traducida a velocidad punta, supone 192 km/h.
Furia en el asfalto, capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos.
Para el XR2i cada curva es un reto. Se adhiere a ellas con ímpetu. Sus llantas de aleación y neumáticos 185/60 HR x 13 le ayudan a no perder un milímetro de estabilidad.
En el interior la suavidad de su volante deportivo, la comodidad de sus asientos envolventes, transmiten pasión a todo aquel que esté al mando.
Porque el XR2i es emoción que pocos han experimentado. La creación de una nueva fórmula.

1.660.000 Ptas.
Precio máximo recomendado, transporte e IVA incluidos.

Equipamiento de serie:
Pre-equipo de radio. Faros antiniebla y de largo alcance. Suspensión deportiva con barra estabilizadora. Llantas de aleación con neumáticos 185/60 HR x 13. Volante deportivo.
Equipamiento opcional:
Techo solar, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, radiocassette, antibloqueo de frenos ALB.

Nuevo Fiesta XR2i. Todo un Ford

Bassat, Ogilvy & Mather

FERRARI 348 TB
ALUCINANTE

VIRTUDES
- Prestaciones difíciles de igualar
- Comportamiento
- Frenos muy potentes

DEFECTOS
- Cambio de accionamiento duro
- Confort de marcha
- Diseño de interiores

PRECIO EN LA CALLE: 16.979.919 ptas.

Se le puede calificar con los mejores adjetivos de la jerga automovilística. Es la máquina por excelencia, el coche perfecto para los amantes de las altas prestaciones, para aquellos capaces de paladear 300 caballos de potencia y 275 kilómetros por hora. Es también un sueño prohibido, salvo para quienes puedan pagar 17 millones de pesetas.

LA historia de Ferrari tiene un nuevo protagonista, concretamente una nueva berlinetta, como caballo de batalla. Lejos de realizaciones exuberantes como el F40, este modelo es uno de los productos más razonables realizados hasta la fecha por la marca italiana. Es un automóvil equilibrado, de altas prestaciones y magnífico comportamiento. Es, también, el primer modelo aparecido tras la desaparición del Commendatore Enzo Ferrari. Su objetivo son los años 90, y para aguantar honorablemente una década como la que se avecina, la de las innovaciones tecnológicas más importantes, reúne sobre sus cuatro ruedas lo mejor de lo realizado por Ferrari hasta ahora.

El concepto berlinetta es el más apreciado en la trayectoria de Ferrari. Dos únicas plazas y una mecánica digna de un coche de competición definen su vocación. Son, asimismo, la clave del 348, las coordenadas que marcan su estilo, puesto de manifiesto a cada kilómetro que se recorre con él.

En el 348 hay sabiduría, sabiduría en su diseño, en las soluciones y componentes utilizados. Los ingenieros de Ferrari han echado mano de su experiencia, de esos largos años de presencia continuada en la alta competición. El cambio transversal, los frenos autoventilados, el chasis de estructura mixta monocasco-tubular... Todo forma un conjunto para lograr unos rendimientos óptimos, para volver a ofrecer al cliente Ferrari el mejor deportivo del mundo. Además —y ya casi al margen

DATOS DE COMPRA

Importador: Ferrari Import Española, S. A. Francisco Gervás, 11, Madrid. Teléfono: 456 75 64. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 5 puntos en toda España.

FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Posterior, central, longitudinal. **N.º de cilindros:** 8 en V. **Cilindrada:** 3.405 c.c. **N.º apoyos de cigüeñal:** 5. **Arbol de levas:** 4, en cabeza. **N.º de válvulas/cilindro:** 4. **Alimentación:** Inyección Bosch Motronic. **Compresión:** 10,4:1. **Tipo de carburante:** Super. **Potencia máxima:** 300 CV a 7.200 rpm. **Par máximo:** 32,8 mkg a 4.200 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. **Caja de cambios:** Manual, de 5 velocidades. **Diferencial:** Autoblocante al 40 por ciento. **Embrague:** Bidisco en seco. Mando hidráulico.

DIRECCION. Tipo: Cremallera. **Vueltas de volante:** 3 1/5. **Diámetro de giro:** 12 m.

FRENOS. Sistema: Discos ventilados con ABS.

SUSPENSIONES. Delantera y trasera: Triángulos dobles y estabilizadora. Amortiguadores de gas.

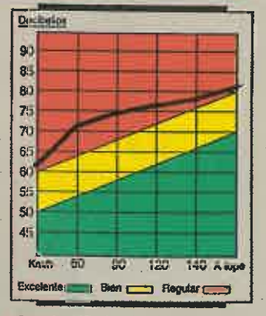
RUEDAS. Llantas: De aluminio, 7×17 y 8,5×17 pulgadas. **Neumáticos:** 215/50 ZR 17 y 255/50 ZR 17.

PESO. Peso en orden de marcha: 1.393 kilogramos.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	275
ACELERACION	
400 m salida parada	13,8
1.000 m salida parada	24,9
De 0 a 100 km/h	6,0
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	15,9
400 m desde 40 km/h en 5.ª	18,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	25,8
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	30,6
De 80 a 120 km/h en 4.ª	6,1
De 80 a 120 km/h en 5.ª	8,0

SONORIDAD



Al ralentí: 63,4. A 60 km/h: 71,6. A 90 km/h: 74,6. A 120 km/h: 76,7. A 140 km/h: 78,3. A tope: 82,1.

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

Un motor prodigioso, del que salen trescientos caballos de potencia. Así es el V-8 Ferrari en su actual configuración, la misma para el Mondial T que para el 348. En general, es una mecánica muy accesible.

cuando se entra en disquisiciones velocísticas— está la exclusividad.

Tal y como mandan los cánones, la carrocería es de Pininfarina. Los diseñadores del centro de investigación de Cambiano han recuperado algunos principios del famoso Testarossa y han llegado a un coeficiente aerodinámico (Cx) de penetración en el aire de 0,32, una cifra adecuada si se tiene en cuenta el pernicioso efecto que en este sentido tienen los anchos neumáticos y las numerosas tomas de aire destinadas a frenos, radiadores y sistema de inyección, todas ubicadas en la parte posterior.

MECANICA ★★★★★

Bajarse de un coche, como por ejemplo el Citroën XM, en el que todo es suavidad y confort, para subirse en el 348 pone de manifiesto las peculiaridades conceptuales de este último. El cambio, la dirección y el embrague son duros, oponen resistencia. Hasta el sonido del motor es ronco. Es una mecánica viril. No hay concesiones, salvo que sea para mejorar el rendimiento.

El motor tiene unas amplias posibilidades de utilización. Funciona sin alterarse en el tráfico de la ciudad. Aguanta con paciencia los embotellamientos sin dar señales de protesta, a no ser por el ruido de los electroventiladores del circuito de refrigeración, que se llevan prácticamente en las orejas. Al salir a carretera confirma definitivamente su buena voluntad para recuperarse desde los regímenes más bajos, incluso en quinta velocidad. Es un motor de funcionamiento progresivo. No tiene esa «patada» habitual en los motores turboalimentados, sino que empuja de forma continuada entre las 2.000 revoluciones por minuto y las 7.800, régimen al que, por seguridad para la integridad del V-8, entra en funcionamiento el corte de la inyección y el encendido. En cualquier caso, la potencia máxima, sus 300 caballos, los entrega a 7.200 revoluciones por minuto, razón por la cual no compensa pasar de ahí, salvo que se pretenda obtener la máxima velocidad, esos alucinantes 275 kilómetros por hora, para llegar a los cuales hay que superar las 7.500 revoluciones por minuto en quinta. A lo largo de la prueba realizada por MOTOR 16 no fue posible cronometrar la velo-

El lápiz de nuestro dibujante Antonio Eiras captó las intimidades del Ferrari. Estructuralmente destaca el cambio transversal y el embrague montado a continuación, cubierto por una campana de aluminio visible en el extremo del conjunto motor-cambio.

Angel Robledo incorporó el Correvit para realizar las mediciones de consumo y prestaciones.

Los frenos del 348 son algo tan eficaz como su motor. Las mediciones se realizaron excepcionalmente sobre suelo mojado y los valores obtenidos fueron próximos a los que se obtienen habitualmente en seco con otros coches. Las pinzas son de la marca Brembo, la misma que equipa a los Fórmula 1, pero van firmadas Ferrari.

cidad máxima, pero el autor de estas líneas tuvo recientemente la oportunidad de comprobar en Italia cómo el motor de un coche similar seguía subiendo y subiendo de vueltas, siempre en quinta, hasta que entraba en acción el corte de la inyección. La velocidad en aquel momento era algo superior a los 275 kilómetros por hora, pero tal vez lo más impresionante fue esa sensación única a tal velocidad de que algo estaba frenando por detrás al rojo Ferrari.

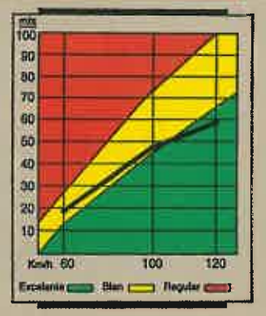
El cambio va montado transversalmente, lo que ha permitido rebajar la altura del motor trece centímetros. Esta disposición ha llevado a disponer el embrague justo al final del conjunto motor-cambio, por lo que está muy accesible. Todo el conjunto va implantado en un subchasis tubular y las operaciones de mantenimiento se realizan con relativa facilidad.

El manejo de la palanca del cambio es duro de por sí. Ahora bien, en el coche probado se mostró claramente más lento que en el utilizado en la toma de contacto realizada en Italia (ver MOTOR 16 n.° 314), sobre todo en el paso de primera a segunda. La razón no puede estar más que en los pocos kilómetros que tenía la unidad de nuestra prueba (menos de 1.000) o en un problema de ajuste de la timonería. Esta peculiaridad sin duda penalizó las cifras de aceleración logradas.

COMPORTAMIENTO ★★★★

El sistema de frenos incorpora un dispositivo antibloqueo y de asistencia

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros, sobre suelo mojado)

A 60 km/h: 19,9. A 100 km/h: 47,4. A 120 km/h: 59,8.

CONSUMO

	l/100 km
CIUDAD	
A 31,7 km/h de promedio	15,6
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,2
En conducción rápida	14,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,9
A 140 km/h de crucero	12,6
A 180 km/h de crucero	16,8
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	12,8
Capacidad depósito comb.	95
Autonomía media	742

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES: Pintura metalizada.

YGR
SMIRNOFF
Smirnoff
FUSION
CON LIMON

Tomas de aire para motor, radiadores y frenos
En las puertas, debajo de éstas y tras las ventanillas

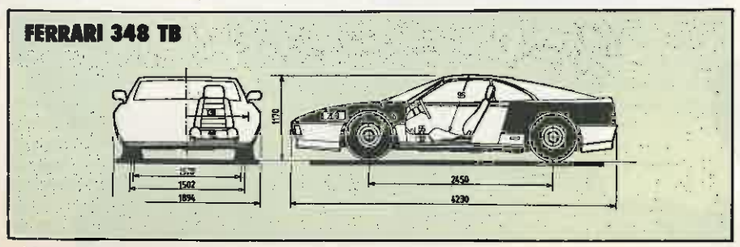
El 348, como todos los demás Ferrari, pide paso
Son pocos los rivales que pueden plantarle cara

para no exigir demasiado esfuerzo al apretar el pedal. Algunos se echarán las manos a la cabeza con lo del antibloqueo, argumentando que la sensibilidad de un piloto experimentado permite dosificar la fuerza de la frenada con mayor precisión, pero lo cierto es que en piso mojado es una ayuda importante. Al margen de esos matices, la eficacia de los cuatro discos es apabullante. Por razones ajenas a nuestra voluntad, las pruebas de frenada hubo que hacerlas en suelo mojado, invirtiendo 47 metros para detenerse yendo a 100 kilómetros por hora. En seco, muy posiblemente se rebaje la distancia a unos 40 metros.

Los resultados obtenidos con los frenos están al mismo nivel que su estabilidad. El comportamiento de conjunto es excelente y el resultado global, inmejorable. Superarlo, sólo sería posible en suelo mojado con un sistema de tracción a las cuatro ruedas. Porque el 348 es preciso en sus trayectorias y dócil en sus reacciones. Los neumáticos Bridgestone RE 71 nos sorprendieron en Fiorano y nuevamente ahora. Se adaptan extraordinariamente a las suspensiones de este modelo y proporcionan un agarre muy bueno. En este aspecto los japoneses han avanzado tanto como con sus coches.

En mojado cambian las tornas, con las limitaciones físicas que supone transmitir 150 caballos por cada rueda. En tales circunstancias, además, la anchura de los neumáticos se vuelve en contra del conductor, al ser mayor la cantidad de agua a evacuar.

La dirección es otro de los elementos que colaboran positivamente en la conducción del 348. Es muy precisa, y cuando el coche derrapa de atrás (tendencia clara y definida al ir más rápido de la cuenta, que lógicamente se acentúa sobre piso mojado), ayuda a poner el morro en la dirección oportuna.



CARROCERIA ★★★

El diseño del 348 es de gran belleza y digno portador del espíritu Ferrari. Sin embargo, los interiores podrían ser

SANTANA 2500 y SANTANA 2.5

FINANCIACION TODO TERRENO

HASTA 31-12-89

Este es el momento para hacerse con un SANTANA 2500 ó 2.5. Si necesita un vehículo a prueba de todo o desea renovar su viejo todo terreno, ésta es la ocasión. Ahora puede ahorrarse 100.000 Ptas. en la adquisición de su todo terreno financiado con nosotros.

Alternativamente SANTANA le ofrece 50.000 pesetas de sobretasación por su vehículo usado y si estuviera para el desguace hasta 100.000 pesetas.

¿Puede pedir más?

Compare y decídase por la financiación más fuerte.

La de los SANTANA 2500 y 2.5.

Fabricado por
LAND-ROVER SANTANA S.A.

LA BANDA

En la consola central, sobre los relojes de temperatura de aceite y nivel de gasolina, mandos de luces y luneta térmica. Debajo, los del aire acondicionado.

algo más espectaculares o imaginativos. El conductor tiene todo lo que necesita, salvo tal vez una pizca más de estilo o personalidad.

El puesto de conducción es bueno. Junto al embrague hay un reposapié, el volante es regulable en altura y la visibilidad es mejor de lo habitual. Incluso el codo izquierdo puede apoyarse en

La tapicería en cuero es de serie
La posición al volante es correcta

Motor 16 *Quien piensa en un automóvil deportivo piensa en Ferrari. Y si lo que le preocupa realmente es el nivel de prestaciones a obtener, lo suyo es un 348. Por aceleración, velocidad, comportamiento y frenos, por su equilibrio general, es el producto Ferrari más conseguidó de los últimos tiempos. Es también un símbolo de exclusividad que proporciona sensaciones exclusivas y un producto único a nivel de concepto. Como trabajo de ingeniería tiene además el atractivo de poder ser considerado casi como una obra de arte. Por su precio, también.*

el reposabrazo de la puerta. Cualquiera que sea la talla del conductor se puede lograr una buena posición al volante. La entrada y salida del coche se hace con dificultad, sobre todo lo último, por lo separado que está el asiento del marco inferior de la puerta.

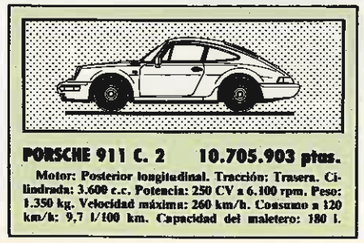
El habitáculo resulta desahogado y tras los asientos hay una bandeja portaobjetos, que tiene una capacidad aproximada de unos 20 decímetros cúbicos a añadir a los 200 que cubica el maletero. Este es bastante capaz, con formas muy aprovechables. Es un detalle que se agradece a la hora de plantearse un viaje de cierta duración, al término del cual se llega a otra conclusión: el 348 es bastante inconfortable. El nivel sonoro es importante. Hay ruidos aerodinámicos, de rodadura y de mecánica, que llegan con demasiada claridad a los ocupantes. Por otro lado, la suspensión es muy dura y los anchos neumáticos transmiten las irregularidades del terreno hasta el interior. Lo que ocurre es que estos detalles, como la dureza del cambio, tienen una importancia relativa para quien compra un coche deportivo a ultranza. Ello no impide la presencia del aire acondicionado en serie. Lo cierto es que el nivel de equipamiento está bien, con detalles como la inscripción del número de chasis en los cristales, medida de precaución adoptada por la marca para todos sus modelos.

FRENTE A SUS RIVALES

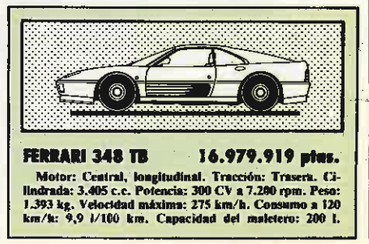
En el mercado español no hay un rival para el Ferrari 348. El único coupé de dos plazas, motor central y alto nivel de prestaciones es el Lotus Esprit, pero la versión que se comercializa en la actualidad en nuestro país, es la de 218 caballos de potencia, por tanto muy distanciada del Ferrari.

Lo más equivalente es el Porsche Carrera 2. La concepción deportiva en el coche alemán no se lleva a los límites del italiano. Es 15 kilómetros por hora más lento y, aunque algo menos potente (50 caballos), ofrece una aceleración comparable. El confort general es mejor en el Porsche. Cambio, embrague y dirección son más suaves; incluso existe con cambio automático. El precio es más barato, aunque la tapicería en cuero y el diferencial autoblocante (de serie en el Ferrari) se pagan como extras (750.000 pesetas). En cualquier caso, el 348 sería el escalón siguiente al Carrera 2.

Alberto Mallo
Foto: ***José Robledo***



PORSCHE 911 C. 2 10.705.903 ptas.
Motor: Posterior longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.600 c.c. Potencia: 250 CV a 6.100 rpm. Peso: 1.350 kg. Velocidad máxima: 260 km/h. Consumo a 120 km/h: 9,7 l/100 km. Capacidad del maletero: 180 l.



FERRARI 348 TB 16.979.919 ptas.
Motor: Central, longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.405 c.c. Potencia: 300 CV a 7.200 rpm. Peso: 1.393 kg. Velocidad máxima: 275 km/h. Consumo a 120 km/h: 9,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 200 l.

VORAGO
THE CALIFORNIA FRAGRANCES INC.
El Estilo de California
Don Johnson
PARA HOMBRE

LOS OPEL DEL 93

EL SUCESOR DEL OMEGA

YA se ha perfilado en el departamento de diseño de Opel el modelo que sucederá al Omega. Para el año 1993, una avanzadísima berlina de espectacular diseño, como se ve en las fotografías, tomará el relevo de este modelo clásico de la marca.

El equipo dirigido por Wayne Cherry no se ha andado con rodeos a la hora de apuntar hacia un concepto determinado, y así vemos unas líneas de flagrante parecido con los BMW 5 de reciente cuño.

Desechando cualquier herencia directa del actual Omega, se han tomado influencias de Audi, BMW, Ford, Mercedes y Rover para conseguir una aplanada y aerodinámica línea en forma de lágrima. La cuña de la caja se ve acentuada por un maletero muy alto, estando la mayor agresividad de este diseño ratificada por unas medidas que reducen la longitud total del coche y su distancia entre ejes.

En cuanto al habitáculo, sus suaves contornos acompañando la forma de lágrima general, recuerdan instantáneamente al Calibra. Es previsible que su interior siga también por el camino futurista de este último y que Opel revolucione su nuevo modelo también por dentro.

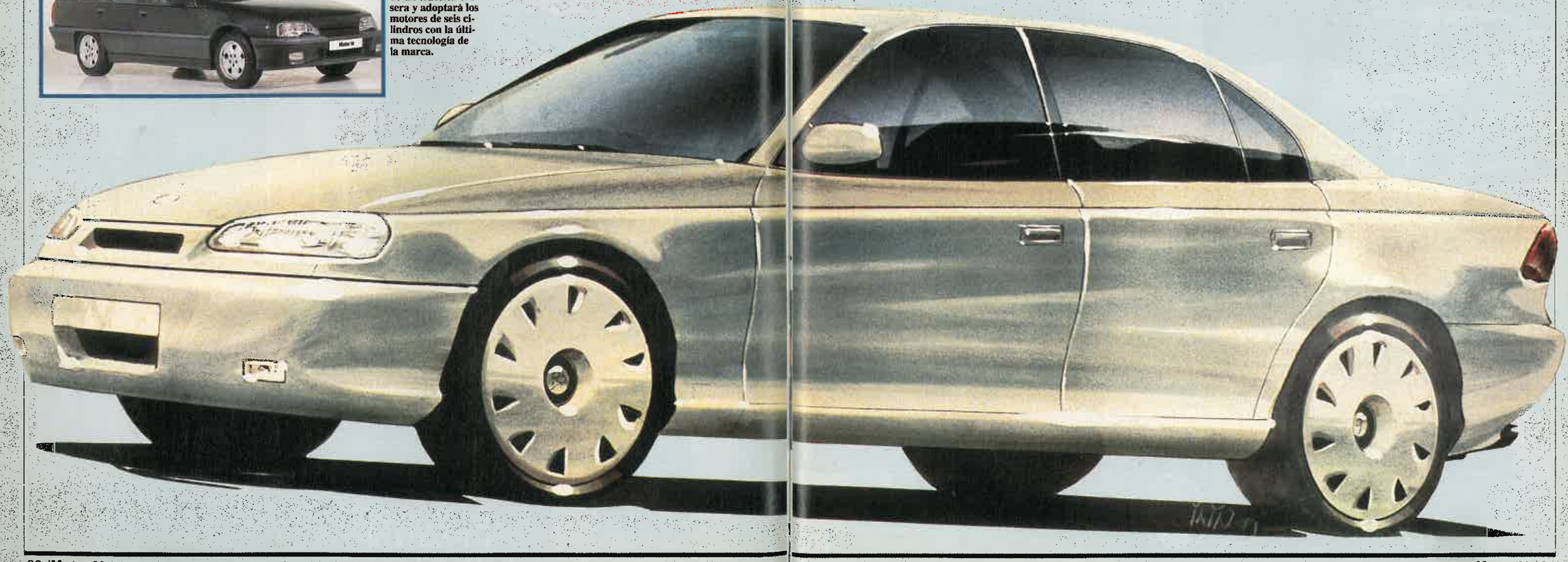
Mecánicamente ya es seguro que se mantendrá la tracción trasera, sistema para el cual la marca del rayo tiene preparadas algunas sorpresas como una versión de transmisión integral que ya ha sido probada en los actuales modelos. Para propulsar al Omega del futuro, se prescindirá con toda seguridad del cuatro cilindros, salvo en el caso del 16 válvulas de 156 caballos. En las restantes versiones se acudirá a los 2,5 y 3 litros de seis cilindros, más apropiados para las pretensiones del nuevo coche. La técnica de las cuatro válvulas por cilindro se incorporará también a estos propulsores, teniendo su máxima expresión en el todavía por conocer 3,5 litros.

Este importante paso adelante dentro de la gama traerá consigo un desligamiento con el coche actual, incluso el nombre podría ser cambiado. La aparición del Calibra puede traer aires totalmente renovados para la marca, que también sustituirá al actual Senator. Este, actualmente demasiado próximo a los Omega en cuanto a diseño y tamaño, será un lujoso automóvil más grande y espectacular que plantará cara sin complejos a las berlinas tope alemanas y japonesas. El futuro Senator será equipado muy probablemente con los motores V6 que, llegado el momento, sustituirán a todos los seis en línea de la marca.

Juan Luis Soto

El actual Omega va a dar paso a un modelo más futurista. Seguirá siendo un tracción trasera y adoptará los motores de seis cilindros con la última tecnología de la marca.

La carrocería en forma de lágrima presenta muchas similitudes con las líneas del BMW 5, para desarrollar el nuevo Omega no se ha dudado en inspirarse sobre las últimas grandes berlinas de lujo.



VOLKSWAGEN POLO

EN EL 90 MAS FRESCO

AUNQUE exteriormente no parece que haya grandes diferencias, lo cierto es que el nuevo Volkswagen Polo que fabricará Seat en Pamplona, aporta tales cambios estructurales que puede hablarse perfectamente de un nuevo modelo.

Los diseñadores han procurado no variar las dimensiones exteriores, del anterior modelo más que en unos pocos centímetros, el nuevo coche de Lándaben ofrece un aspecto más robusto y más redondeado, muy en la línea estética que se impone para la década de los 90. Con sólo dos puertas laterales y un más generoso portón posterior, la mayor diferencia estriba en las protecciones, en material plástico termoformado y en la parrilla delantera, reformada para adaptarse a la posible implantación de las nuevas normas anticontaminantes, con lo cual serviría para una adecuada refrigeración del catalizador.

Aunque por el momento los motores de 1.000 y 1.300 centímetros cúbicos no exigen este elemento anticontaminante, se trabaja ya en su posible utilización en aquellos mercados más severos que lo impondrán en fechas no demasiado lejanas.

Crece también la superficie acristalada y los nuevos elementos ópticos traseros son completamente diferentes, más grandes que los actuales, con lo cual se permite un diseño diferente del portón trasero. Por el momento no se ha previsto la eventualidad de una versión con maletero separado, ya que será un modelo de Seat, derivado del Ibiza, quien aporte a la gama la berlina de tipo pequeño y cuatro puertas, que hasta ahora no dispone en su gama Volkswagen. Aunque no se sabe a ciencia cierta cuáles serán las fechas de su posible comercialización, se trabaja ya en Pamplona para que a la vuelta del verano del 90 se inicie su fabricación en serie.

El nuevo Volkswagen, que fabricará Seat en Pamplona, presentará muchos cambios respecto al actual (foto de la derecha). Puede ser muy parecido al dibujo.

¿Has probado Mil novecientos o, también en brandy estás casado?

TERRY

Mil novecientos
Hay que moverse

Brandy de Jerez

OPEL KADETT GT 1.8

DEPORTIVO Y ESPACIOSO

VIRTUDES
- Maletero espacioso
- Motor brillante
- Frenos eficaces

DEFECTOS
- Dirección pesada
- Recorridos del cambio
- Suspensión demasiado blanda

PRECIO EN LA CALLE: 1.784.919 ptas.

LA fuerte presión comercial que ejercen los fabricantes de automóviles, les conlleva a una constante remodelación e innovación de toda su gama. Así la marca germana Opel se ha visto en la necesidad de renovar y ampliar su ya extensa gama de modelos. Opel afronta el año 90 con un amplio surtido de vehículos, a los que se les ha incorporado nuevas motorizaciones, incrementado su equipo y evolucionado sus carrocerías, sin que todo esto repercuta ostensiblemente en su precio final. En la guerra de las marcas, el ganador es sin lugar a dudas el comprador, que tiene la posibilidad de elegir en un espectro cada vez más amplio de ofertas.

Dentro de esta política de renovación, Opel ha incorporado el motor 1.800 inyección, indistintamente en carrocería de dos o tres volúmenes, del conocido modelo Kadett. El acabado puede ser GL, con relaciones de cambio más largas y carrocería de cuatro y cinco puertas; o en acabado GT, con relaciones más cortas de cambio y carrocería de tres y cuatro puertas.

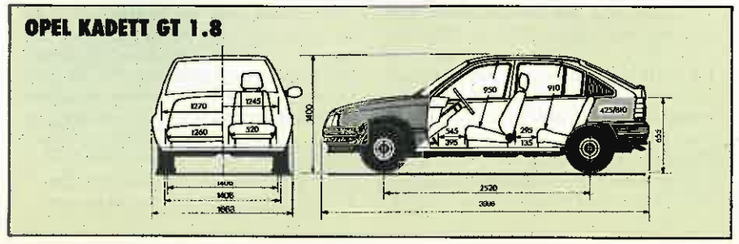
El Kadett que en esta ocasión ha sido sometido a nuestras pruebas, es el 1.800 GT de dos volúmenes y tres puertas. Hay que mencionar que el Kadett, con su gran versatilidad de versiones, es uno de los preferidos del conductor español. Con esta nueva versión GT del Kadett, Opel pretende ofrecer al usuario un coche de talante deportivo, pero que no renuncia a la comodidad y amplitud de un familiar; y todo ello a un precio que no llega a los dos millones de pesetas.

El motor que se incorpora a la versión de dos volúmenes del Kadett, es de sobra conocido por ser el que equipaba el antiguo GSi. Es un motor que destaca por su gran elasticidad y fino funcionamiento, un motor que empuja desde abajo y sube de vueltas sin dificultad, hasta la zona roja del cuentavueltas. Una potencia de 112 caballos conjuntada a una buena aerodinámica, hacen que la velocidad punta se acerque a los 200 kilómetros por hora. Ya hemos mencionado que las relaciones de la caja de cambios del GT 1.8 son más cortas que las que monta el 1.800 GL, y esto se agradece a la hora de exigirle un poco más al coche, aunque los consumos se vean ligeramente incrementados. El manejo de la palanca de cambios es suave, pero peca de tener unos recorridos demasiado largos, además el paso entre marcha y marcha están poco definidos, lo que hace que sea fácil equivocarse si no se está muy atento.

El comportamiento del Kadett GT es bueno, es un coche manejable en todo tipo de carreteras y que se conduce sin dificultad alguna; pero hay que criticarle una suspensión demasiado blanda, que llega a molestar en zonas muy viradas, porque provoca un balanceo incómodo de la carrocería. Los frenos

El Kadett GT 1.8 se conduce sin ningún problema
Su comportamiento es excelente en todo momento

El interior es espacioso, la capacidad del maletero satisface las exigencias familiares.



DATOS DE COMPRA

Importador: General Motors España, S. A. Paseo de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 455 90 45. Red de postventa: 439 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

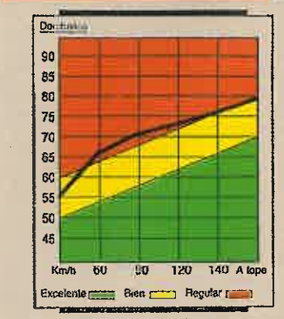
FICHA TECNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. **N.º de cilindros:** 4, en línea. **Cilindrada:** 1.796 c.c. **N.º apoyos de cigüeñal:** 5. **Arbol de levas:** Uno en cabeza. **N.º de válvulas/cilindro:** 2. **Alimentación:** Inyección. **Compresión:** 10 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina 97 oct. **Potencia máxima:** 112 cv a 5.600 rpm. **Par máximo:** 15,8 mkg a 3.000 rpm.
TRANSMISION. Tracción: Delantera. **Caja de cambios:** Manual, 5 velocidades. **Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª,** 8,0 km/h; **2.ª,** 13,2 km/h; **3.ª,** 19,3 km/h; **4.ª,** 25,3 km/h; **5.ª,** 32,2 km/h. **Embrague:** Monodisco en seco.
DIRECCION. Tipo: Cremallera. **Vueltas de volante:** 4,1. **Diámetro de giro:** 10,5 m.
FRENOS. Sistema: Discos/tambor.
SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. **Trasera:** Independiente.
RUEDAS. Llantas: 5,5 × 14 pulgadas. **Neumáticos:** 185/60 HR 14.
PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 957 kg. **Capacidad depósito:** 52 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	194,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,5
1.000 m salida parada	31,8
De 0 a 100 km/h	10,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	17,7
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,8
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	36,7
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,0
De 80 a 120 km/h en 5.ª	13,1

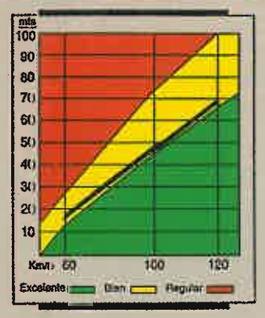
SONORIDAD



Al ralentí: **55,6.** A 60 km/h: **67,1.** A 90 km/h: **70,2.** A 120 km/h: **73,4.** A 140 km/h: **75,1.** A tope: **79,2.**

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h:**15,0** A 100 km/h:**48,4** A 120 km/h:**66,8**

CONSUMO

	l/100 km
CIUDAD	
A 26,7 km/h de crucero	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,2
En conducción rápida	12,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,7
A 140 km/h de crucero	9,8
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	9,1
Capacidad depósito comb.	52
Autonomía media	521

EQUIPAMIENTO

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

Precios de las opciones con IVA incluido: Pintura metalizada: 25.626 ptas. **Sistema antibloqueo ABS:** 175 000 ptas. **Dirección asistida:** 65.088 ptas. **Cinturones traseros:** 25.625 ptas. **Techo solar:** 63 550 ptas.

El equipamiento es suficiente y visible en todo momento
La opción de una servodirección es aconsejable por la dureza del volante

Los asientos son cómodos y envolventes
Un reglaje de altura facilita la conducción

El motor es un viejo conocido
Destaca por su elasticidad

resaltan por ser muy eficaces, con un tacto progresivo del pedal del freno y unas distancias de frenado muy breves.

La carrocería del Kadett dos volúmenes es de sobra conocida, su habitabilidad es muy buena para un vehículo con pretensiones deportivas y destaca por el buen volumen de su maletero. En el interior los asientos delanteros son cómodos, largos, envolventes y con la posibilidad de un reglaje de altura en el del conductor. Pero tiene el inconveniente de que choca el codo con un relieve del respaldo, al cambiar a segunda o cuarta velocidad. Una de las opciones más aconsejables para incorporar al Kadett, es la dirección asistida, que facilitaría considerablemente las maniobras a coche parado, pues la que equipa de serie es para camioneros. El confort de marcha del GT también se ve alterado por una mala insonorización del vehículo. Por último hay que señalar que la visibilidad lateral trasera no es muy buena, debido a un montante trasero muy ancho que le quita visión.

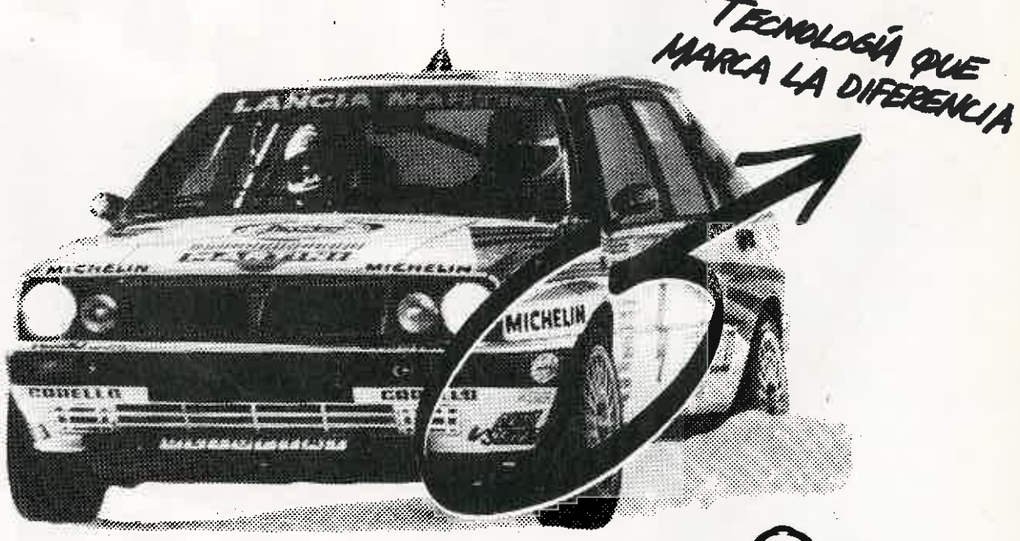
Motor 16 *Con la incorporación del motor 1.800 en el Kadett de dos volúmenes, el nuevo GT pasa a engrosar la lista de los pequeños deportivos, pero sin mermar en absoluto sus cualidades de familiar. El Kadett GT se conduce de forma fácil y agradable, la única pega que se le puede poner al comportamiento, es una suspensión demasiado blanda. El motor es de sobra conocido por su buen andar y digno de toda confianza. El broche final a sus buenas cualidades, lo ponen unos frenos eficaces en todo momento. En su contra hay que destacar una dirección demasiado dura en parado.*

Simonetta Garih
Fotos: ***José Robledo***

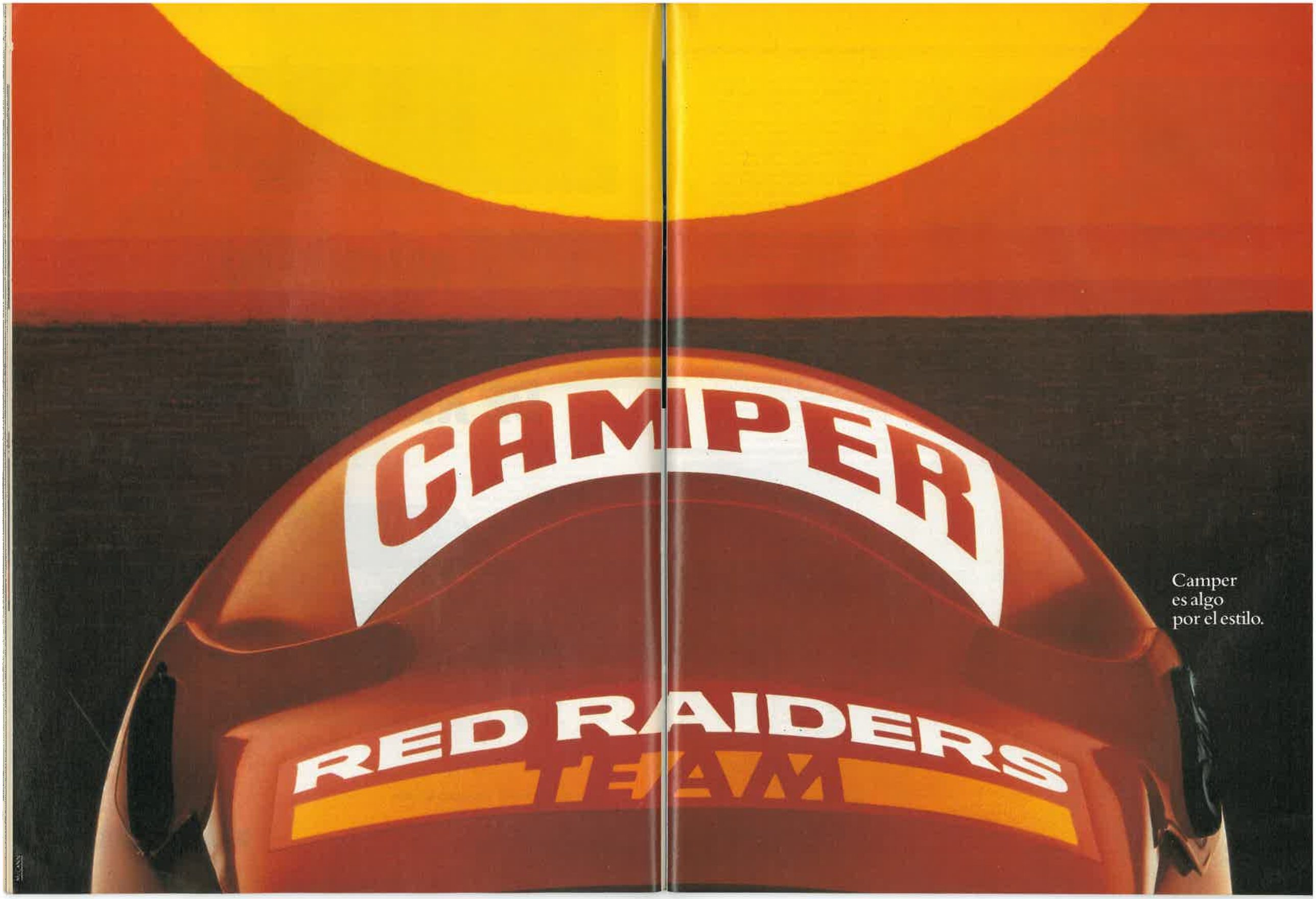
FRENTE A SUS RIVALES

Cuatro son los competidores más directos del Kadett GT: el Alfa Romeo 33 1.7 i.e. con un precio de 1.877.382 pesetas, el Ford Escort XR3i con un precio de 1.752.207 pesetas, el Lancia Delta Word Champion 1.6 ie con un precio de 1.797.918 pesetas y el Peugeot 309 GTX cuyo precio es de 1.941.993 pesetas. De todos ellos el que mejores prestaciones desarrolla es el Alfa Romeo, pero es el que tiene peor comportamiento, caracterizado por frecuentes pérdidas de motricidad en curvas. El más barato es el Escort, que también destaca por su buena presentación. El Delta tiene un agarre en curvas de primera; y tanto el Kadett como el 309 destacan por su habitabilidad, un motor compacto y un comportamiento dócil, pero con la salvedad de que el Peugeot es sensiblemente más caro.

MICHELIN
CAMPEÓN DEL MUNDO
DE RALLYES 1989



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



Camper
es algo
por el estilo.

La venta de la, por antonomasia, marca española de vehículos industriales, se ha consumado. Después de varios meses de negociaciones a veces muy tensas, el consorcio formado por Daimler y MAN se disponen a desembarcar con todo el equipo en el fabricante de los Pegaso. La inversión germana en los próximos cuatro años se aproxima a los 50.000 millones de pesetas.

ENASA: EL FUTURO EMPIEZA YA

EL Gobierno en funciones despejaba el pasado día 1 la incógnita que planeaba sobre el sector de automoción español desde hace tiempo: la venta de la Empresa Nacional de Autocamiones (Enasa), que le ha correspondido al consorcio alemán formado por Daimler Benz y MAN. Esta decisión ponía punto final a varios meses de negociaciones en los que se han mantenido posturas muy encontradas por parte de distintos interesados.

Como ya adelantó MOTOR 16 el pasado 14 de octubre (ver núm. 312) la oferta realizada por el grupo germano era la apetecida en los ambientes estrictamente técnicos y económicos de la Administración española. Desde el dueño de Enasa, el Instituto Nacional de Industria, se observaba esa oferta como la más completa en cuanto al futuro de Pegaso y la que mayores ventajas ofrecía al propio «holding» estatal en su política de proyección europea.

Desde un principio se había desechado la propuesta sueca de Volvo, la primera en el tiempo, ya que aquel país tiene la rémora de su falta de presencia, como socio integral, en la Europa comunitaria. La holandesa Daf tampoco era vista con buenos ojos por su «pequeñez» dentro del entramado industrial europeo. La distorsión, por llamarlo de alguna forma, vendría de la entrada en el baile de ofertas del potente grupo Fiat, que pretendía Enasa para su Iveco. El Ministerio de Industria se sintió atraído no por la propuesta hacia Enasa, sino por una serie de inversiones previstas a realizar, muy interesantes desde el punto de vista industrial, que alcanzaban hasta la construcción de una planta de montaje de turismos de la marca italiana. «Item más». Extraoficialmente se vinculaba la gigantesca operación con la implantación en El Ferrol de una factoría de la Sociedad Italiana del Vidrio (SIV), finalmente cerrada al márgen del tema Enasa.

Los comentarios y los rumores, tanto de tinte económico como político, se dispararon. En plena vorágine electoral y con un Gobierno en funciones, se habló de duras batallas en el seno de la Administración comandadas por los titulares del Ministerio y del INI, y de apoyos, directos o indirectos a cada una de las partes, de la Presidencia y/o la Vicepresidencia del Gabinete. Mientras los sectores más técnicos apostaban por la oferta germana desde un punto de vista objetivo, desde algún observatorio interesado se dejaba caer la posibilidad de que la Administración española hubiera salido escaldada de la mala experiencia en la privatización de Seat por el papel jugado por Fiat, o los retrasos en los compromisos de implantación de la SIV. Al tiempo, Daf y Volvo aparecían como caballos netamente perdedores.

Ahora, la decisión ya ha sido tomada y Enasa se dispone a entrar en un selecto club en el que MAN juega un papel muy importante. Como ya es sabido la operación se ha cerrado por unos 28.800 millones de pesetas, que supone la adquisición del 80 por ciento del capital de Enasa, el 60 por ciento por parte de MAN y el resto por Daimler-Benz. Asimismo el Gobierno ha autorizado al INI, que sigue detentanto un 20 por ciento de Enasa, manteniendo dos representantes en su Consejo de Administración, a negociar la compra del 8 por ciento del capital de MAN dentro de su estrategia de internacionalización.

¿Qué va a ser de Enasa? De momento el consorcio alemán tiene ya concretadas la mayor parte de las inversiones que realizará en la marca española. De los 50.000 millones de pesetas que se ha conprometido a invertir en los próximos cuatro años, 38.300 millones tienen ya destino: 16.000 millones a la factoría de Barajas (Madrid); otros 12.300 millones a los centros fabriles de Cataluña (Zona Franca de Barcelona y Mataró) y el resto al centro de investigación y desarrollo técnico. La mayor inversión relativa prevista irá a la planta de Valladolid, que es la que cuenta con menor número de trabajadores (unos 600). Es en esta planta donde el consorcio alemán quiere trasladar la fabricación de un camión de bajo tonelaje y de una furgoneta que en la actualidad se producen en Alemania.

Asimismo ha quedado claro que se mantendrá la plantilla (5.600 empleados), la red comercial y se aportará tecnología. Incluso dentro de los planes alemanes se contempla la implantación en algunos modelos de vehículos que se fabrican en su país de origen de la figura del caballo alado Pegaso, ya que en algunos mercados norteafricanos e iberoamericanos tiene cierto prestigio y es reconocida.

El futuro del tradicional fabricante español es, por otra parte, prometedor. Después de muchos años de elevadas pérdidas, Enasa puede obtener al cierre de este ejercicio unos precarios beneficios (unos mil millones de pesetas), pero beneficios al fin. Durante 1988, su cuota de mercado en Europa pasó del 4,8 al 5,8 por ciento, y para el ejercicio actual la facturación prevista asciende a 140.000 millones de pesetas, lo que le podría permitir repartir dividendo. Ahora bien, este proceso de saneamiento le ha costado al bolsillo de los españoles una cifra cercana a los cien mil millones de pesetas.

Raúl R. Sáez

Enasa ha especializado demasiado su producción en vehículos pesados como el Troner.

MAN, UN LIDER DE POTENCIA

LA compra de Enasa por MAN-Daimler Benz otorgará a este grupo el liderazgo indiscutible dentro del mercado europeo de vehículos industriales, con una cuota global del 27,5 por ciento frente al poco mas del 20 de Iveco y el 11 por ciento de Renault Vehículos Industriales. La aportación española es pequeña, pero lo suficiente para aclarar la reñida batalla que en los últimos años se ha desatado en Europa en pos del primer puesto del «ranking» de este segmento productivo. Hasta el momento el mercado europeo se lo disputaban de forma encarnizada MAN e Iveco, con cuotas respectivas del 20,9 y 20,2, respectivamente.

Ahora bien, salvado el efecto formal de las clasificaciones, el verdadero interés de MAN por Enasa estriba en el mercado español, donde la empresa Pegaso dispone de una alta cuota de participación si se excluye el segmento de los vehículos ligeros de entre 3,5 y 4,9 toneladas. El fabricante hispano ha concentrado su actividad en el vehículo pesado de más de 16 toneladas, cuyo principal exponente es el modelo Troner. En este segmento ocupa el primer puesto del mercado doméstico con un 32 por ciento.

Y es que el mercado español de vehículos industriales es uno de los más activos de Europa, ocupando el quinto lugar tras Reino Unido, Francia, Alemania Federal e Italia. En el pasado año las ventas crecieron un 49 por ciento, aumento que en los últimos cinco años es del 27 por ciento, un ritmo muy superior al del resto de los países comunitarios, lo que pone de relieve el significado que la compra de la empresa española tiene para cualquier multinacional del sector.

ALICANTE	EUROPARTS	Tel. 96-588 71 54
VALENCIA	ESCARTI, S.A.	Tel. 96-374 62 61
BALEARES	AUTOSCRATCH	Tel. 971-46 80 00
MADRID-NORTE	RAISA R. VILLALBA	Tel. 91-850 77 82
MADRID-SUR	LAMINAUTO	Tel. 91-617 03 16
SALAMANCA	PROTECFILM	Tel. 923-22 70 54
BILBAO	SUNORTE	Tel. 94-476 17 58
GUIPUZCOA	TECSER	Tel. 943-28 10 11
ASTURIAS	GUALSAN	Tel. 985-28 39 00
DELEGACION SUR	GRAELX	Tel. 958-28 59 05
CORDOBA	EXPOMOVIL	Tel. 957-41 09 06
GALICIA-LEON	SEMAUTO S.A.	Tel. 987-41 05 95
BARCELONA	DUOS AUTOMOVIL	Tel. 93-424 34 11
BURGOS	SPORT AUTO	Tel. 947-21 46 16
VITORIA	SERVIAUTO	Tel. 945-13 12 41

Es Racer el regalo.

Como la moda.
Como la fiesta.
Como el deporte.
Diseño marcando cada segundo
de tu vida.
Precisión en los instantes
más vivos.

Es RACER el estilo.

RACER
JAPAN
GARANTIA MUNDIAL

LANCIA

EL DEDRA A LA VENTA

LANCIA ha iniciado la comercialización en nuestro país de una nueva berlina del segmento medio-alto, el Dedra.

El nuevo Lancia se sitúa en un plano intermedio entre el Delta y el Thema, y convivirá en el mercado con el Prisma que hasta la fecha era el único modelo que la marca italiana comercializaba en este segmento. Las diferencias de precios entre ambos modelos van desde las 200.000 hasta las 400.000 pesetas, dependiendo de la versión.

Con el Dedra, Lancia ha buscado ante todo ofrecer al público un automóvil que pese a ser una berlina de tres volúmenes de dimensiones relativamente pequeñas pueda competir por precio y equipamiento con modelos de un segmento superior.

Las opciones más destacables son la suspensión inteligente, denominada ASC que se adapta automáticamente al estado del firme de la carretera. Esta suspensión tiene un precio de 162.260 pesetas. El aire acondicionado sale por 239.000 pesetas, los faros antiniebla tienen un precio de 19.950 pesetas y el sistema antibloqueo de frenos tiene un valor total de 285.000 pesetas.

Además todas estas opciones, dentro de la lista se pueden encontrar otras como la tapicería de Alcántara, por 59.850 pesetas, la calefacción con control automático que tiene un coste de 42.560 pesetas o el Check Panel que únicamente vale 22.160 pesetas. Otras opciones que pueden resultar interesantes para el usuario son los alzacristales eléctricos posteriores que valen 37.240 pesetas, el mando a distancia de apertura de las puertas que sale por 15.960 pesetas, la tapicería de piel, 279.000 pesetas o el techo practicable eléctrico que tiene un precio de venta de 119.000 pesetas.

La previsión de ventas que Lancia se ha fijado para el año 90 alcanza la cifra de 15.000 unidades, de las que 6.500 corresponderán al Dedra, por lo que este modelo supondrá más del 40 por ciento del total de ventas de la marca italiana en nuestro país.

De momento estas previsiones parece que van a cumplirse ya que el volumen de pedidos que ha recibido hasta la fecha la red de concesionarios ha sido superior a la esperada, hecho que ha obligado a aumentar el número de pedidos a la central italiana para poder satisfacer la demanda.

Gonzalo Serrano

LOS PRECIOS

Dedra 1.6 i.e.	2.009.630	pesetas
Dedra 1.8 i.e.	2.239.000	"
Dedra 2.0 i.e.	2.549.610	"
Dedra Turbo Diesel	2.440.550	"

NOTA: Estos precios incluyen únicamente el I.V.A. y el transporte.

El nuevo Lancia Dedra ofrece al usuario un completo equipamiento de base. Las expectativas de ventas son realmente interesantes.

Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ibiza del Sol	810	730	670	—	—	—	—	—
Ibiza Street 5p	690	620	565	—	—	—	—	—
Ibiza L 1,2 5p	750	675	620	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1.2 5p	820	740	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 5p	895	805	—	—	—	—	—	—
Ibiza GL y Crono 1.5 3p	840	755	695	625	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 3p	905	810	745	675	—	—	—	—
Ibiza GL 1.5 5p	885	795	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 5p	950	855	—	—	—	—	—	—
Ibiza L y Junior D 3p	760	645	565	475	—	—	—	—
Ibiza GLD 3p	810	685	590	505	—	—	—	—
Ibiza LD 5p	805	685	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLD 5p	845	715	—	—	—	—	—	—
Ibiza SXI 3p	985	—	—	—	—	—	—	—
Malaga L 1.2	795	—	—	—	—	—	—	—
Malaga GL 1.2	835	710	—	—	—	—	—	—
Malaga GLX 1.2	925	790	—	—	—	—	—	—
Malaga L 1.5	870	735	640	545	—	—	—	—
Malaga GL y Brisa 1.5	905	775	670	565	—	—	—	—
Malaga GLX 1.5	995	845	730	625	—	—	—	—
Malaga Inyección	980	910	—	—	—	—	—	—
Malaga Premier	1090	—	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	850	720	625	535	—	—	—	—
Malaga GLD	890	755	655	560	—	—	—	—
131 Mirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	—	155
131 Superemirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	205	285
131 Supermirafiori 1600	—	—	—	—	290	245	215	200
131 Supermirafiori 2000	—	—	—	—	330	290	255	230
131 Diplomatic	—	—	—	—	410	340	315	—
131 Pan. Superm. 1430	—	—	—	—	—	—	—	195
131 Pan. Superm. 1600	—	—	—	—	300	250	225	205
131 Diesel 5 v.	—	—	—	—	—	160	130	100
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	245	205	180	160
131 Supermirafiori 2500 D	—	—	—	—	320	250	205	180
131 Pan. Superm. 2500 D	—	—	—	—	320	250	205	180
132-2.000	—	—	—	—	—	—	170	155
132-2.200 Diesel	—	—	—	—	—	—	135	115

TALBOT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Samba LE	—	—	—	295	230	—	—	—
Samba LS	—	—	—	340	290	245	215	—
Samba GL	—	—	—	370	315	255	230	—
Samba S	—	—	—	415	330	—	—	—
Horizont LS	—	570	495	440	405	315	260	215
Horizont GL	—	605	525	475	425	335	280	235
Horizont GLS	—	—	—	490	435	350	315	270
Horzont GT	—	680	595	510	450	—	—	—
Horizont LD	—	—	—	440	395	315	—	—
Horizont GLD	—	615	530	480	425	335	280	—
Horizont EXD y GTD Aut.	—	665	605	535	460	360	—	—
150 LS y GL	—	—	—	—	265	205	160	130
150 GT, GT 5v. y GT2	—	—	—	—	290	225	180	130
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—	235	205	170
Solara LS	—	—	—	365	330	270	225	—
Solara GL	—	—	—	395	350	290	245	—
Solara GLS	—	—	—	410	370	305	260	—
Solara SX	—	—	—	455	410	325	270	—
Solara Escorial Aut.	—	620	580	535	—	—	—	—
Solara Escorial D	—	715	680	630	—	—	—	—

VOLVO

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1560	1340	1200	990	830	680	500
244 GLE	—	—	—	—	1100	990	810	700
244 GT	—	—	—	—	—	—	—	560
244 Turbo	—	—	—	—	1480	1340	1220	—
244 GLD	1870	1610	1380	1230	1000	840	680	490
245 GL	1900	1650	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL-D6	2030	1760	1510	1350	1110	940	770	570
264 GLE	—	—	—	—	1220	1070	940	770
265	—	—	—	—	—	1150	1000	880
343 DL y GL	—	—	—	—	—	460	430	370
343/345 GLS	—	—	—	—	750	670	600	540
340 DL	1230	1090	960	880	760	670	590	490
340 GL	1320	1170	1030	—	—	—	—	—
360 GLS	1520	1350	1180	1090	—	—	—	—
360 GLT	1580	1380	1210	1110	950	850	—	—
360 GLT/I 5 p.	1620	1430	1260	1160	1000	880	—	—
360 GLE	1670	1490	1300	1200	1020	—	—	—
480 ES	2210	1920	—	—	—	—	—	—
740 GL	2120	1880	1600	1520	—	—	—	—
740 GLE	2600	2300	2020	1860	—	—	—	—
740 Turbo Int.	3120	2760	2430	2240	—	—	—	—
740 Turbo Diesel	2910	2570	2260	2090	—	—	—	—
740 GLD/6	2390	2110	1850	1710	—	—	—	—
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430	—	—	—	—
760 GLE	4220	3740	3280	3030	2590	—	—	—
760 GLE Turbo Diesel	4410	3920	3430	3160	2700	—	—	—
760 Turbo Int.	4820	4100	3580	3310	2820	—	—	—
780	6580	5820	—	—	—	—	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Bunny	645	585	535	480	—	—	—	—
Polo 40 C	—	—	625	445	370	—	—	—
Polo C Oxford	—	—	590	470	385	—	—	—
Polo 45 C y Fox	695	625	575	—	—	—	—	—
Polo 55 CL y Fox	740	670	615	565	500	—	—	—
Polo Fox Diesel	775	—	—	—	—	—	—	—
Polo Classic C	760	685	630	565	—	—	—	—
Polo Classic CL	850	765	705	635	—	—	—	—
Polo Classic CL D	895	760	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé Fox	695	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé CL	760	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT	860	—	—	—	—	—	—	—
Passat 1.8 CL	960	865	800	670	630	—	—	—
Passat 2.0 GLS	1205	1100	—	—	—	—	—	—
Passat 1.6 CLD	—	855	780	660	610	—	—	—
Passat 1.6 CLDTurbo	1020	930	—	—	—	—	—	—
Passat Variant 1.6 D	—	—	—	690	650	—	—	—
Passat Variant 1.6 GLT D.	—	—	830	770	725	—	—	—
PassatCL mod. 88	1330	—	—	—	—	—	—	—
Passat GL mod. 88	1560	—	—	—	—	—	—	—
Passat GL iny. 112 CV	1615	—	—	—	—	—	—	—
Santana LX 1.8	—	975	890	750	705	—	—	—
Santana GX 5	—	1300	1200	1705	960	—	—	—
Santana GXTD	—	1060	975	830	690	—	—	—
Golf CL 75 CV 2p	1300	1210	1120	1040	880	780	680	550
Golf CL 75 CV 4p	1370	—	—	—	—	—	—	—
Golf CL 90 CV 2p	1460	1360	1260	1170	—	—	—	—
Golf GTi 112 CV 2P	1520	1420	1320	1220	1040	920	790	650
Golf GTi 112 CV 4P	1600	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTi 16V 2p	1720	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTi 16V 4p	1800	—	—	—	—	—	—	—
Golf CLD 2p	1360	1270	1180	1090	930	820	710	580
Golf CLD 4p	1410	1290	1170	1050	870	730	590	430
Golf GTD 2p	1510	1410	1310	1200	950	800	—	—
Golf GTD 4p	1590	1480	1370	1260	1000	840	—	—
Golf Cabrio GLI/Quart.	1820	1700	1580	1450	1310	1160	1020	850
Scirocco GT	1370	1300	1210	1120	920	830	860	600
Scirocco GT 16V	1680	—	—	—	—	—	—	—
Scirocco GTX	1510	1440	1350	1250	1100	1010	710	640
Jetta GT	1320	1260	1170	1090	800	720	—	—

OTRAS MARCAS

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
XJ6 4.2	—	—	—	—	—	—	2000	1800
Sovereing 4.2	—	—	3300	3000	2700	2400	—	—
XJ 12	5000	4500	4100	3800	3400	3000	2200	1900
XJS Coupé V12	5200	4700	4300	4000	3600	3200	2400	2100
XJS 3.6 Cabriolet	4900	4500	—	—	—	—	—	—
XJS V12 Cabriolet	6200	5500	5000	—	—	—	—	—
XJ6 3.6	4700	4400	—	—	—	—	—	—
3.6 Sovereing Aut.	5100	4800	—	—	—	—	—	—
Daiimler 3,6 Aut.	5900	5400	—	—	—	—	—	—
900i	1815	1640	1430	1205	890	610	—	—
900 Turbo A.P.C.	2480	2230	2010	1785	1225	940	—	—
900 Turbo 16v	3090	2780	2270	2115	—	—	—	—
900 Cabriolet	4510	4060	3710	—	—	—	—	—
9000 i 16V	2830	2555	2270	—	—	—	—	—
9000 i Turbo 16V	3790	3420	3025	—	—	—	—	—

CRITICA DE TIENDAS

MOTOR ALUCHE

ESTILO ALEMAN

EL concesionario oficial de Mercedes Benz,Comercial MB, continúa con la política de expansión que inició hace años y recientemente ha inaugurado una nueva agencia en el kilómetro 9,300 de la carretera de Toledo.

Esta nueva agencia dispone de una superficie total de 4.000 metros cuadrados, de los cuales se encuentran costruidos 1.600. El edificio se encuentra dividido en dos plantas en las que se albergan las diversas secciones que componen el concesionario.

La exposición está dividida en dos zonas. Mientras que en la primera de ellas se muestran al público la práctica totalidad de los modelos que componen la gama de vehículos industriales ligeros y los semipesados con capacidad de carga hasta dieciséis toneladas, en la segunda se puede encontrar una amplia representación de los famosos vehículos de la estrella. El denominador común de esta exposición es la perfecta visibilidad tanto exterior como interior, ya que ante todo se ha buscado un local de superficie diáfana en la que el vehículo se convierta por sí solo en el centro de atención del comprador. El equipo de ventas del nuevo servicio de la marca germana, está compuesto por cuatro vendedores de vehículos industriales, dos de turismos y dos de ocasión. La entrega de la mayoría de los modelos que comercializa esta agencia se entregan de manera inmediata, gracias a la posibilidad de disponer de manera directa del stock de la marca. En aquellos casos en que el cliente desea un equipamiento especial o la inclusión de algun elemento que no sea de serie la entrega se retrasa algunos días.

Trabajan con los vehículos usados, que proceden de operaciones de canje.

En las mismas instalaciones de esta agencia se ha montado un servicio en la planta baja que se encarga de realizar las revisiones previas que se llevan a cabo en el automóvil antes de entregarlo. Este servicio está atendido por cuatro mecánicos.

Para aquellas situaciones en que el automóvil necesita una reparación más profunda, Conmercial Mercedes Benz cuenta con un taller integral de servicio situado en el kilómetros 12,500 de la carretera de Andalucía, a la altura de Getafe. En este servicio se dispone de todo el material necesario para poder solventar cualquier avería, por complicada que sea.

En materia de financiaciones esta agencia tramita una gran cantidad de operaciones a través de las financieras de marca, mientras que en seguros, la libertad de opciones es total. En ambos casos se admite sin problemas cualquier sugerencia que pueda realizar el comprador.

El teléfono de la nueva agencia de comercial Mercedes Benz es (91) 6966680.

Gonzalo Serrano

Puntuaciones: exposición, 9; vendedores, 8,5; taller, 8; entregas, 8; financiaciones, 7,5.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

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.

APRILIA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
AF-1 Replica	124	594.800
Tuareg Wind	124	658.800
Red Rose	124	544.800

BENELLI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
125 S	124,8	349.119
900 6/VT	906	912.700
900 6/NT	906	1.004.987

BETA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
TR-3 50	49	199.680*
TR-34 50	49	270.800*
TR-34	260	599.580*

BIMOTA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
DB 1 Strada	748	2.350.800
DB 1-S	748	2.484.412
YB 6	1.198	2.918.390

BMW

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
R-80	748	1.095.000
R-100 RS	987	1.555.000
R-100 RT	987	1.555.000
R-80 GS	748	1.150.000
R-100 GS	987	1.296.000
R-100 GS Paris Dakar	987	1.430.000
K-75	748	1.195.000
K-75 S	748	1.395.000
K-100	987	1.475.000
K-100 RS	987	1.680.000
K-100 RS Baviera	987	1.725.000
K-100 LT	987	1.825.000
K-100 LT (ABS)	987	2.090.000
K-1	987	1.892.000

CAGIVA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Ala azurra 350	349	643.563
Alett Electra 125	123,1	338.233
Blues 125	124,6	470.725
Cocis 80	74	378.279
Cruiser 125	124,6	470.585
Elefant 350	343,2	712.500
Elefant 750	748	1.192.237
Freccia C 12 125,89	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 500 E	498	770.070
Tamaco 125	124,6	535.360

DERBI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Variant California	48,7	99.970
Variant SLX América	48,7	109.950
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49,9	119.975
Variant Sport	49,9	113.975
Varint Sport C/I	49,9	121.950
Start49 DS	49,9	151.950
Start 440 DS C/I	49,9	157.950
Start 49 World Cham.	49,9	160.950
Yumbo RD-2 TT	48,7	131.975
Yumbo FDS TT	48,7	149.975
Coppa FDX Turismo	48,7	154.975

DUCATI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Indiana 350	349	873.628
Indiana 650	650	993.160
Paso 750	748,1	1.202.986
Paso 906	906	1.384.130
750 Sport	748	1.238.549

FANTIC

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Oasis 75	74	349.500
Oasis EPV 75	74	369.500
Koala 75	74	379.500
Trial 80	78	386.000
Trial Coach	124	406.000
Trial 305	298	640.000
Tender TO.50	49	139.500

GAC

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Cady	49,9	82.800
Cady LL/A	49,9	89.800
Onix	49,9	95.950
Onix II	49,9	105.500

(continuación)

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
AV-80	49,9	94.300
SP 95-R	49,9	96.200
D-55 Cross	49,9	114.500
D-55 E	49,9	106.500
New TT	49,9	129.950
Chopper	49.9	103.825

GARELLI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Team Matic	49	119.549
Team Bimatic	49	134.921
Team Bimatic ES	49	147.072
Formuno Raid	49	178.020
GTA 2 FD ES	124,8	373.736
GTA 1 FD ES	124,8	383.150
Tiger XLE	124,8	428.919
Gabel 80	74	375.000

HARLEY-DAVISON

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
XLH Sporster 888	883	1.180.447
XLH Sporster 883 Hugge	883	1.232.080
XLH Sporster 1.200	1.199	1.413.901
FXRS Low Rider Sport Edition	1.340	1.918.026
FXST Softail	1.340	1.987.404
FLST Heritge Softail	1.340	2.051.263
FXSTS Springter Softail	1.340	2.162.001
FLHS Electra Glide Sport	1.340	1.944.922
FLHTC Electra Glide Clasic	1.340	2.289.481

HONDA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
PXR 50	49	157.900
SH 75	74	229.900
SA 75	74	240.000
NSR 75	74	299.000
NSR 75 II	74	319.000
MTX 75	74	261.000
CRM 75	74	305.000
CG 125	123	296.000
XL 125 PD	123	390.000
MTX 125 R	123	440.000
MTX 125 RZ	123	449.000
NS 125 F	123	449.000
NS 125 R	123	489.000
NSR 125 R	123	490.000
CRM 125 R	123	550.000
XL 200 R	194	490.000
XLX 350	347	599.000
CB 450 N	447	699.000
XL 600 V'89	583	1.029.000
XL 600 V'88	583	979.000
NX 650	644	950.00
XRV 650	647	1.150.000
NTV 650	647	999.000
CBR 600 F	598	1.219.000
XBR 500	598	699.000
VFR 750 F	748	1.423.000
VFR 750 R	748	2.300.000
CBR 1000' 88	998	1.580.000
CBR 1000' 89	998	1.680.000
GL 1500	1.520	2.990.000

HUSQVARNA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
VWR 125	124,8	601.707
WR 250	246	798.000
WR 250	246	850.888*
WR 430	—	861.074
WR 430	—	706.370*
TE 510 4T	503	977.111
TE 510 4T	503	811.510*

ITALJET

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Buster	49	118.980
Victory	49	136.800
Winner	49	199.500
Tiffany	49	124.900
Coyote Quad	49	189.980
Pack-3	49	194.980

JAWA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
350 Twin Sport	343,2	288.070

JJ-COBAS

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
TA Minarelli 80	79,8	850.000*
TA Huvo 80	79,9	1.050.000*
TB1 MBA 125 Mono	124	1.750.000*
TB2 125 Mono	124	1.850.000*
JC-2 KTM 250	238,6	875.000*
JC-3 KTM 250	238,6	1.350.000*
JY-4 Yamaha 250	249	1.450.000*
TR-3 Rotax 250	250	2.550.000*

KAWASAKI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Z-400 F-2	399	689.000
KLR 650 Tengai	648	894.000
GPX-600-R	592	1.076.000
ZXR-750	748	1.484.000
ZX-10	997	1.518.000

KTM

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
80 Mini	78,7	358.500*
80 Super Mini	78,7	378.500*
80 MX	78,7	407.300*
125 MX	124,8	569.500*
250 MX	239,6	675.500*
500* MX	485	703.500*
GS 80	78,7	448.300*
GS 125 MXC	124,8	594.500*
GS 250 MXC	239,6	806.500*
GS 350 MXC	345	808.500*
GS 4T MXC	—	899.000*
80 MXC	78,7	422.300*
250 MXC	239,6	678.500*
350 MXC	345	687.500*
500* MXC	485	698.500*
600* 4T	552,9	777.500*

LAMBRETTA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
200	198	345.350

LAVERDA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
LB Uno 125	123,6	343.873

MECATECNO

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Mini 4*	47,7	117.800
Micro GP*	47,7	123.900
Huracán*	49,9	120.000
Chic	49,9	121.800
Dragonfly*	325,6	400.000

MERLIN

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
DG-2T*	47,6	187.600
DG-2T E1*	47,6	207.200
DG- 7 125	124,6	324.800
DG 3.50 FIUS E-1*	346,8	457.520
DG 3.50 FIUS E-1 mat	346,8	563.255
DG 3.50 '88 Lejeune*	346,8	505.120
DG 3.50 '88 LejEune mat	346,8	619.780
DG 3.50 Cresta	346,8	504.734
Nomada 500 4T	452	849.205

MONTESA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Cota 125	124,8	334.370
Cota 304*	237,5	348.440
Cota 304	237,5	428.400
Cota 307*	237,5	386.400
Cota 307	237,5	472.290
Cota 335*	327,5	390.208
Cota 335	327,5	476.812
Enduro 360 H-75	349,0	460.320

MORINI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
KJ 125	124	338.000
Kanguro 350	344,1	619.258
Excalibur 350	344,1	666.166
Camel 501	507	748.900
Excalibur 501	507	875.280

MOTO GUZZI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
V-65 c	643,4	912.734
V-65 TT/NTX	643,4	998.690
V-65 Lario	643,4	989.570
V-65 Florida	643,4	935.049
V-65 Florida c/extras	643,4	994.424
V-75	743	1.013.993
1000 GT	948,8	1.146.241
Le Mans 1000	948,8	1.113.615
1000 California II	948,8	1.326.886

MZ

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
ETZ 250	242,2	290.900
ETZ 250 c/sidecar	242,9	388.000

PEUGEOT

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Vogue Eco	—	85.749
Vogue Super	—	95.771
103 ZT-E	49	84.877
103 MTV-E	49	94.992
Country MXR*	—	91.990
SC 80 LE	79,6	219.900
SCL 75	—	216.482

RIEJU

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Sprint N	49,6	106.844
Sprint A/E	49,6	126.556
RV 50	49,9	169.400
RV 50 II	49,9	177.400
RV 50 III	49,9	181.400
Supermarathon 4v FD/M	49	146.600
Supermarathon 4v MT	49	141.100
Strada 74 agua	74,6	240.912
Marathon 74 k-6	74,6	158.720
MR 80 E Blanca	79,6	273.320
MR 80 E Blanca F/D	79,6	284.519
MR 80 Competición	79,6	377.320

SUZUKI

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Maxi PA	48	112.900
Maxi PAD	48	115.900
Maxi EL	48	138.900
Monza L	48	153.900
Lido Vario	73	219.900
TS 125 X	124	409.500
RG 125 Gamma	123	409.800
GS 450 S	448	690.000
GS 500 E	487	709.000
GSX 600 F	599	1.008.000
DR 600 Djebel	589	800.000
DR 750 Big	727	899.000
GSX 750 F	748	1.162.000
GSX 750 R	748	1.485.000
GSX 1100 F	1.127	1.740.000
GSX 1100 R	1.052	1.790.000

TORROT

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
City X*	49	91.380
Cyclomatic	49	109.764
Cyclomaster	49	108.764
Cycloscooter	49	136.584

URAL

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Ural Base	649	589.710
Ural Extra	649	636.330

VESPA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Vespino AL	49	111.800
Vespino ALX	49	121.600
Vespino XE	49	141.200
Puch Condor	49	181.200
Vespa XL 75	74,5	195.300
Vespa XL 75 Elestart	74,5	210.400
Vespa XL 125	123,5	208.700
Vespa XL 125 Elestart	123,5	223.300
Vespa XL 125 Plurimatic	123,5	245.100
Vespa T5 Sport	123,5	257.200
Vespa T5 Sport Elestart	123,5	286.600
Vespa 200 Iris	197,9	274.900
Vespa 200 TX	197,7	291.500
Vespa 200 Iris Elestart	197,9	313.700
Vespa 200 TX Elestart	197,9	322.800
Gilera RRT Nebraska 125	124	421.792
Gilera XR1	124	460.000
Gilera K2 125	124	477.456
Gilera K2 Endurance	124	483.952
Gilera KK	124	499.632
Gilera MX1	124	499.500
Gilera MXR	124	529.000
Gilera Dakota 350 ER	348,9	649.000
Gilera Dakota 500	491,9	754.243
Gilera Dakota ER	491,9	787.493
Gilera Saturno	491	919.163
Gilera XRT 600	598	799.800

YAMAHA

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Ptas.
Yamy	49	125.122
DT-80	72,9	255.100
DT-80 LC	72,9	331.100
TZR 80	72	340.100
TZR 125	124	505.100
RD 125 LC/C	123	425.100
DT 125 LC	123	440.350
SR 125	124	335.100
SR 250	249	430.100
SR 250 E	249	447.100
RD 350 LC/C	347	714.100
XT 350	347	613.000
XS 400	399	700.100
SRX 600	608	785.000
XJ 600	599	938.000
XT 600	595	768.000
XT 600 Tenere	595	930.000
FZ 750	749	1.514.000
FZR 1000	989	1.833.000
FJ 1200	1.188	1.738.000

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Nuevo Fiat Tipo 16 válvulas. 138 CV.

Tipo 16 v i.e.

P.V.P. 1.950.000 PTS.

Danis-Benton & Bowles

Fiat Tipo.
Coche del año 1989
en Europa.

Autopista, Autovisie, L Equipe, Quattroruote, Vi Bilägare, Stern, Sunday Express Magazine.

Las cosas han cambiado y ha sido Fiat quien ha dado el primer paso, quien ha conseguido hacer un deportivo que no va dando saltos, que no hace ruidos, que se conduce con una sola mano y se agarra como una lapa. El nuevo Fiat Tipo 16 válvulas es un deportivo auténticamente confortable. Tiene inyección electrónica, 138 CV., 1.750 c.c. y 4 frenos de disco, los dos delanteros autoventilados capaces de pararlo a 204 Km/h. con total seguridad.

Pero hay algo inevitable en el nuevo Tipo 16 válvulas, su tirón, por eso sus asientos son envolventes, su caja de cambios precisa, su carrocería sumamente robusta y su amortiguación geométricamente equilibrada.

Su equipamiento de serie es sorprendente: dirección asistida, check-panel, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, luces antiniebla y llantas de aleación con neumáticos sobredimensionados.

Pero hay más Tipos, más motorizaciones.

	CV.	Velocidad máxima	Aceleración de 0-100 Km/h.
TIPO 1.800 i.e. 16 v	**138**	**204 Km/h.**	**8.5 seg.**
TIPO 1.400	72	161 Km/h.	13 seg.
TIPO 1.600	83	172 Km/h.	12 seg.
TIPO 1.900 TD	92	175 Km/h.	12 seg.

Usted decide.
Nuevo Fiat Tipo 16 válvulas.
Acéptelo deportivamente.

CITROËN XM

LA OTRA REVOLUCION

Pocas semanas después de su lanzamiento en Francia, llega al mercado español el nuevo coche que nos propone Citroën; un automóvil revolucionario que incorpora no pocas novedades técnicas, como la primera suspensión verdaderamente «inteligente» a la que la marca francesa ha bautizado «hidractiva».

VIRTUDES

- Excelente estabilidad
- Buena habitabilidad
- Frenos potentes

DEFECTOS

- Dirección muy asistida (V6)
- Consumos altos (V6)
- Visibilidad hacia atrás

PRECIO EN LA CALLE:
V6: 4.600.000 ptas.
2.0: 3.760.000 ptas.

DATOS DE COMPRA

Importador: Citroën España, S. A. Red de postventa: 872 puntos en toda España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros; los elementos de suspensión gozan de una garantía de seis años o 100.000 kilómetros. C/ Doctor Esquerdo, 62. Madrid 28007. Tel.: (91) 273 76 00.

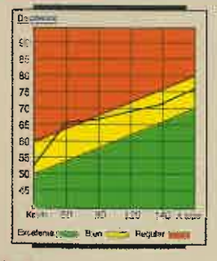
FICHA TECNICA

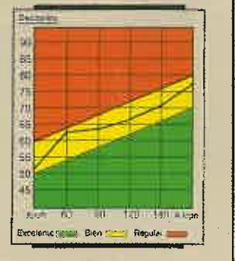
CITROËN XM	2.0 INYEC.	V6
MOTOR		
Disposición	Delantero transv	Delantero transv
N.º de cilindros	4, en línea	6, en V a 90°
Cilindrada (c.c.)	1.998	2 975
Diámetro por carrera (mm)	86×86	93×73
N.º apoyos de cigueñal	5	4
Arbol de levas	1 en cabeza	2, en cabeza
N.º válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección	Inyección
Compresión	8,8	9,5
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Potencia máxima (cv/rpm)	130/5 600	170/5 600
Par máximo (mkg/rpm)	18,2/4 800	24,5/4 600
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Vel 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª (km/h)	7,7/14,5/19,7	8,9/15,4/22,6
Vel 1 000 rpm 4ª/5ª	25,1/33,5	29,2/36,9
Embrague	Monodisco	Monodisco
DIRECCION		
Tipo	Asistida	Asistida, variable
Vueltas de volante	2,94	3,26
Diámetro de giro (m)	11,66	11,66
FRENOS		
Sistema (d/t)	Discos vent./discos	Discos vent./discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Hidractiva	Hidractiva
Trasera	Hidractiva	Hidractiva
RUEDAS		
Llantas	Aleación	Aleación
Neumáticos	195/60-R15MXV2	205/60-R15MXV2
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden marcha (kg)	1.310	1 420

PRESTACIONES

	2.0	3.0 V6
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	197,0	207,1
ACELERACION		
400 m salida parada	18,3	16,4
1.000 m salida parada	33,4	29,6
De 0 a 100 km/h	12,0	8,8
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	19,0	17,3
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,0	19,0
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	35,0	32,0
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	41,2	35,8
De 80 a 120 km/h en 4.ª	11,0	8,8
De 80 a 120 km/h en 5.ª	18,1	11,8

SONORIDAD



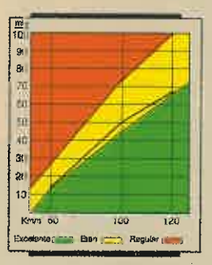


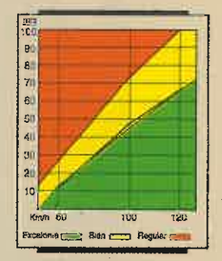
2.0: Al ralentí: **53,8.** A 60 km/h: **65,0.** A 90 km/h: **66,2.** A 120 km/h: **68,4.** A 140 km/h: **72,2.** A tope: **76,6.**

3.0 V6: Al ralentí: **52,4.** A 60 km/h: **63,3.** A 90 km/h: **64,5.** A 120 km/h: **67,3.** A 140 km/h: **70,3.** A tope: **77,6.**

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

FRENOS





DISTANCIA DE FRENADO
(en metros)

2.0: A 60 km/h: **14,1.** A 100 km/h: **50,6.** A 120 km/h: **67,8.**

V6: A 60 km/h: **13,4.** A 100 km/h: **48,2.** A 120 km/h: **66,6.**

CONSUMO

	l/100 km	
	2.0	3.0 V6
CIUDAD		
A 25,9 km/h de promedio	12,7	15,8
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	8,5	10,1
En conducción rápida	14,7	14,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	11,1	11,4
A 140 km/h de crucero	11,8	12,4
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	11,3	13,7
Capacidad depósito combustible	80	80
Autonomía media	650	535

EQUIPAMIENTO

	2.0	V6
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	SI
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Antibloqueo de frenos	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Piloto trasero antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI
Retrovisor mando distancia (tz./der.)	S/S	S/S
Apoyacabezas (del./tras.)	S/S	S/S
Elevalunas eléctricas (del./tras.)	S/S	S/S
Cierre centralizado	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	NO	NO
Llantas de aleación	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Asiento posterior divisible	—	—
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI

DESDE las últimas semanas de este verano en que en MOTOR 16 tuvimos la oportunidad de contactar con los nuevos Citroën XM, en no menos de cuatro números de nuestra publicación hemos ofrecido pruebas, contactos e impresiones sobre el nuevo coche que la marca francesa propone como su modelo más alto, más exclusivo. Por todo ello, en esta ocasión nos limitaremos a reflejar los aspectos positivos y negativos que hemos encontrado en la prueba a fondo de las dos primeras versiones que llegan a nuestro mercado: el 2.0 y el 3.0 V6.

Uno de los primeros aspectos que nos ha sorprendido y muy favorablemente, es el motor de dos litros inyección que equipa la versión más modesta de cuantas hasta ahora se importan.

Se trata de un motor nuevo, evolucionado del archiconocido XU 1.900 que utilizan la mayoría de los Citroën (BX) y Peugeot (205, 309 y 405), que se ha subido hasta los 2 litros de cilindrada. Aunque en los XM se ofrece con alimentación por carburador o inyección, al mercado español sólo ha llegado, por ahora, la versión de inyección, de la que hemos obtenido una excelente impresión. Y que conste que en una primera toma de contacto con el Peugeot 605, que utiliza este mismo motor, nos produjo el mismo positivo aspecto.

En la consola, el mando de la suspensión. Doble luneta para aislamiento térmico.

Los 130 caballos de potencia le confieren al XM un brío notable y una excelente capacidad de recuperación. Aunque es incuestionable que el motor V6 es más poderoso, lo cierto es que, el motor 2 litros, con la caja de cambios de desarrollos cortos, producen en la versión más modesta unos resultados que no tienen mucho que envidiar al hermano mayor. Se equivoca quien piense que la versión 2 litros inyección es una realización modesta, destinada a ofrecer un coche de gran aspecto pero de motor insuficiente.

Un aspecto en el que vale la pena detenerse a describir es en la suspensión «inteligente» de los Citroën XM. En recuadro aparte encontrarán una descripción más técnica del sistema. Limitémonos a su resultado práctico.

Copa de España de Conductores y Copilotos de Raids.

Los Campeones de Copa.

Prieto y Juncosa –del **Team Repsol·Nissan**– se han proclamado vencedores de la I Copa de España de Raids como Piloto y Copiloto, respectivamente.

Después de 4.000 kms. recorridos, en distintas carreras, al volante de un **Nissan Patrol 4×4**, Prieto y Juncosa han demostrado que son unos auténticos campeones.

M.Prieto
M.Juncosa

REPSOL

NISSAN

El cuadro de instrumentos, muy completo, incluye un auto-radio Clarion con los mandos integrados en el volante, una opción interesante a precio razonable. Gracias al empleo de faros de superficie compleja, se ha podido perfilar mucho el morro y ofrecer una excelente penetración aerodinámica. La línea general del XM es ciertamente original, con sus cinco ventanillas laterales y su línea de cintura quebrada. El primer diseño es de Bertone, con retoques por parte del Centro de Diseño de Citroën.

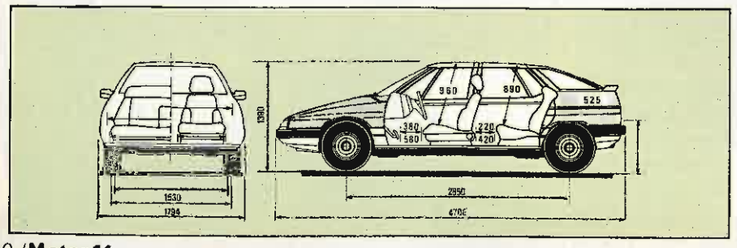
Al ponerse al volante, el conductor se encuentra con una pequeña palanquita en la consola central, con dos posiciones. Al poner el contacto, sobre el panel de información aparece el mensaje: «SUSPENSION AUTOMATICA». Sin otra operación, el conductor pone en marcha el coche, cuyo comportamiento es más confortable que firme, bastante propenso al balanceo y ligeramente adormecedor. Sin ser tan «barco» como los viejos CX (en los que se mareaban muchos de los pasajeros de las plazas traseras), recuerda el XM a las grandes berlinas inglesas de suspensiones blandas y recorridos largos de suspensión.

Sin que aparezca ninguna información en el panel, se nota un progresivo endurecimiento de las suspensiones si conducimos el XM a velocidades más altas. Sobre todo, se aprecia una disminución del balanceo lateral, conservando los largos recorridos de suspensión.

Si actuamos sobre la palanquilla, inmediatamente aparecerá en el panel la indicación «SUSPENSION SPORT», que como el mensaje inicial, se mantiene en pantalla durante 10 ó 15 segundos. Una vez apagado, sólo queda un testigo de color naranja en el cuadro de instrumentos, para recordarnos que el XM está trabajando con las suspensiones específicas para una conducción más violenta.

Lo que inmediatamente se aprecia es que las irregularidades de la carretera se filtran peor. Aparece la vibración característica de los coches muy deportivos pese a que los asientos, muy mullidos, suavizan mucho este efecto. Ademas, el coche ya apenas se balancea y es mucho más plano en los giros. En las aceleraciones y frenadas, los efectos de cabeceo son menos acusados.

Hemos mencionado cómo el reglaje, manual o automático, de las suspensiones, afecta al confort, pero, ¿y el comportamiento? Lo cierto es que, si los efectos de esta sofisticada suspensión se aprecian inmediatamente sobre la confortabilidad, no es tan fácil llegar a conclusiones sobre el agarre. Porque es innegable que con la suspensión



La tapicería de cuero es opcional en cualquiera de las dos versiones. Es uno de los pocos elementos que no se ofrece de serie. En todo caso, los asientos son de reglaje eléctrico, con tres posibilidades de variación.

endurecida, el coche gira con más firmeza, con menos bamboleo, pero no estamos del todo seguros que se logre una mayor velocidad de paso por la curva. Otra cosa es la sensación que se transmite al conductor, que en «sport» encuentra más confianza. Pero la verdad es que el XM pisa sobre el suelo con una seguridad enorme en cualquiera de las posiciones de su suspensión y no se acaba de ver muy bién dónde está el límite de adherencia.

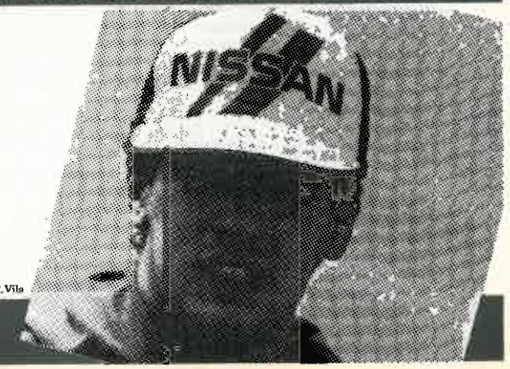
Sí hemos apreciado una diferencia algo más acusada: en las curvas cerradas (en segunda o tercera velocidad) tomadas a velocidad, con la suspensión en la posición standart se aprecia una ligera pérdida de adherencia, muy poco

Copa de España de Conductores de Vehículos Todo Terreno Diesel.

El Primero de su Clase.

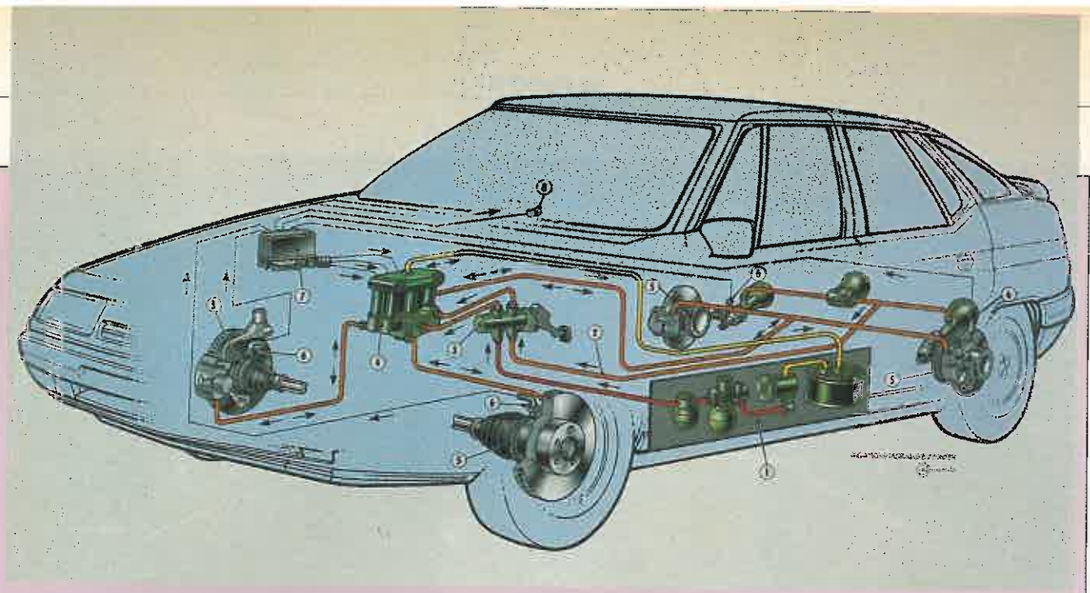
Un Todo Terreno Diesel, un **Nissan Patrol 4×4**, ha sido conducido a la victoria por Ramón Vila.

Después de 4.000 kms., recorridos, en distintas carreras, al volante de un **Nissan Patrol 4×4** Diesel, Vila y Roqueta han demostrado ser los primeros de su clase.



R. Vila

NISSAN



UN POCO DE TECNICA

Con toda probabilidad, Citroën es la única marca que ha podido poner en práctica la primera suspensión inteligente. Por una razón muy sencilla: es la única que recurre a la hidráulica. Pensar en una suspensión variable, partiendo de elementos únicamente mecánicos es inviable.

Los parámetros variables de cualquier suspensió..n son el recorrido y la frecuencia. Modificar el primero de estos parámetros no es posible con un sistema convencional de brazos, barras de torsión o muelles. Variar lo segundo no plantearía demasiados problemas, ya que basta con actuar sobre los amortiguadores. Es lo que hacen algunas marcas que anuncian suspensiones variables.

Como Citroën recurre a la hidráulica, le basta con jugar con las presiones en el circuito y con válvulas de apertura manual o automática, para modificar el recorrido y la altura. En cuanto a los amortiguadores, es fácil comprender que tampoco plantea demasiados problemas.

Cinco captores son los encargados

de recoger la información de otras tantas variables: el ángulo y la velocidad de giro del volante de dirección; cuando el angulo y la velocidad superan determinados valores, se endurece el sistema. Con ello, el balanceo se minimiza considerablemente.

Un segundo captor interpreta la velocidad de desplazamiento del pedal del acelerador para producir el mismo efecto. Los otros captores miden la presión sobre el pedal del freno, el balanceo de la carrocería (mediante un captor óptico sobre la barra estabilizadora) y la velocidad general del coche.

Todo esto proporciona a la suspensión hidractiva una amortiguación y flexibilidad variables instantáneamente, adelantándose incluso a las reacciones del vehículo, a la vez que una altura al suelo constante. Es importante destacar que antes del lanzamiento del XM, diversos vehículos CX fueron equipados con estas suspensiones, recorriendo más de cinco millones de kilómetros. Las experiencias y los datos recogidos por estas unidades han servido para programar las unidades informáticas que se encargan de proporcionar las más adecuadas leyes de la suspensión en función de cada condición de marcha. También es importante señalar, que los elementos de suspensión del XM están garantizados por 100.000 kilómetros o tres años contra todo defecto de fabricación o avería posterior.

acusada por cuanto la suspensión ya se ha endurecido automáticamente al entrar en la curva.

Hace un instante hablábamos de la consola central. Digamos de paso que en esta consola no encontramos el freno de estacionamiento, que se acciona con un cuarto pedal, a la izquierda de los tres habituales. Nada novedoso ya que los Mercedes tienen este sistema desde hace muchos años. La novedad del XM es que el mando de desbloqueo tiene dos posiciones, con y sin carraca, por lo que hipotéticamente, podría darse un golpe de freno en situación de verdadera emergencia. Es absolutamente irrelevante esta opción en este tipo de coche, con mínimas o incluso nulas veleidades deportivas.

De los frenos, pasemos a la dirección. Ya en el CX nos encontrábamos con una dirección asistida, de endurecimiento progresivo, enormemente peculiar. Hipersensible, exigía un periodo de adaptación bastante largo. En el XM nos encontramos con esta misma dirección en la versión V6 y con una dirección de asistencia convencional en el Inyección. A nosotros particularmente nos ha gustado más la del segundo coche que además es ligeramente más rápida. De todas maneras, en el V6 se ha modificado la asistencia variable, siendo ahora algo más dura y sobre todo, con un retorno menos violento que en el CX, por lo que el periodo de adaptación es más corto.

Los frenos siguen la escuela de la marca, con un tacto de pedal bastante duro y sin apenas recorrido. Aunque también exige un cierto periodo de adaptación, lo cierto es que sobre este aspecto somos más partidarios. Como se ha eliminado el peligro de bloqueo, que era la pega mayor que podía ponerse en las primeras versiones del CX y BX, lo cierto es que se ha ganado en rapidez al eliminar tiempos muertos. A 120 kilómetros por hora, en un segundo se recorren 33 metros, por lo que ganar centésimas de segundo, es ganar simplemente par de metros, que a menudo es la diferencia entre el accidente mismo o la detención.

A los meticulosos les puede llamar la atención la diferencia en las distancias de frenado entre un modelo y otro. Hay que tener presente la diferencia en el ancho de las ruedas entre una y otra versión, lo que siempre favorece al más «calzado» en este aspecto; al menos si la frenada es sobre suelo seco.

Nos encontramos en el XM por vez primera con los faros de superficie compleja que la firma Valeo ha puesto a punto en los últimos meses (ver Motor 16 nº 267). Esta nueva generación de faros permite incrementar la potencia lumínica en faros de muy reducida altura, con lo que se logra una buena penetración aerodinámica.

El resultado es bueno, especialmente en luz de cruce, mientras que en luz larga apenas apreciamos la diferencia. Hay que reconocer que los coches con altura al suelo constante se ven muy favorecidos en la iluminación al conservar una correcta orientación en todas las circunstancias, viéndose menos afectado por los vaivenes de la carrocería. En el primer XM que probamos, los faros eran amarillos, por lo que no pudimos apreciar verdaderamente los aspectos positivos de estos nuevos proyectores. Lo que habrá que saber pronto es la diferencia de precio y ver de qué modo afecta a la prima del seguro. En todo caso, es más barato que el sistema de los BMW, puesto a punto por Hella, con una lente delante de la parábola, que no ofrece mejor iluminación que la que ha diseñado Valeo.

FRENTE A SUS RIVALES

La docena y media de constructores europeos ofrecen a sus clientes un coche alto de gama. Nadie abandona este segmento, en el que se gana dinero con poca inversión. Si nos limitamos a Europa, con cerca de 15 millones de coches vendidos en un año, algo mas de millón y medio corresponden a este segmento. Pero hay un hecho evidente: dos terceras partes del total del segmento lo tienen copado los constructores alemanes y casi el cincuenta por ciento, entre Mercedes (líder) y BMW. Quiere ello decir

El motor de dos litros es una extrapolación del 1.900 de la familia PSA, dotado de inyección. El V6 no tiene por ahora catalizador.

que la competencia no solo es durísima en este segmento, sino que el listón está puesto a una altura más que respetable.

¿Con qué bazas juega el XM para obtener su correspondiente cuota de mercado?

Frente a un innegable conservadurismo estético (que no técnico) de las grandes berlinas tradicionales, el XM ofrece una modernidad de diseño evidente y una innegable funcionalidad. Digan lo que digan, la quinta puerta es más cómoda que una configuración clásica con maletero separado, aunque también es verdad que en este segmento es menos apreciada.

En segundo lugar, el XM ofrece unos factores de seguridad activa muy respetables, con la suspensión «inteligente», los frenos antibloqueo, la tracción delantera y un comportamiento excelente.

También tiene a su favor un equipamiento completísimo, con algunos elementos originales, como el computador de a bordo con pantalla analógica, el arranque por código de números (en la versión V6) o la posibilidad de variar la altura al suelo para franquear obstáculos o cambiar una rueda.

El tema precios no es tan determinante en este segmento. De todas maneras, considerando el alto grado de equipamiento (aire acondicionado, ABS, servodirección, asientos de reglaje eléctricos...etc), puede decirse que las dos versiones del XM se ofrecen a precios muy interesantes.

Si nos limitamos a las carrocerías de dos volúmenes (con portón trasero), frente a la versión XM Inyección 2 L (3,7 millones) enfrentaríamos el Scorpio 2,0 EFi Ghia (3,8 millones), más lento, el Renault 25 TX (3 millones), también más lento y con menos equipo y el Saab 9000i (3,8 millones) también más perezoso y menos equipado.

En cuanto al V6 (4,6 millones) de 170 caballos, el Scorpio, con un precio similar, se queda en 150 caballos y esa diferencia de potencia se nota en las prestaciones. El Renault 25 V6 (4,1 millones), con la versión más pequeña del mismo motor, es un competidor bastante directo porque aunque tiene menor equipamiento, la diferencia de precio es notable. El Saab 9000 Turbo, con una potencia parecida, es notablemente más caro: 5,8 millones.

El Alfa 164, Lancia Thema, Mercedes 124, BMW serie 5, Audi 100, Rover 800, Opel Omega-Senator y la mitad de los japoneses, forman un conjunto demasiado extenso para entrar en detalles. En las próximas semanas, con la aparición del «hermano» Peugeot 605, tendremos ocasión de entrar en este tema con más profundidad.

José María Cernuda
Fotos: ***Ramón Rodríguez***

Copa de España de Raids. Copa de España de Marcas.

El Mejor en Todos los Terrenos.

4.000 kms., en diversas carreras, a lo largo de la accidentada geografía española, han puesto una vez más a prueba el poder, la capacidad de respuesta y la fiabilidad del **Nissan Patrol 4×4.**

Ganando la Copa de España de Marcas, ha demostrado que es el mejor vehículo en todos los terrenos.

En Todos los Terrenos.
NISSAN PATROL 4x4

Passat: Cambiará su idea de lo que es un coche.

Romperá con muchas ideas preconcebidas. Para que palabras como tecnología, diseño, seguridad y confort recuperen de una vez por todas su auténtico significado.

Llevará más lejos su idea de Aerodinámica. Con uno de los coeficientes de penetración al aire más envidiados del mercado: 0,29. Estudiado para convertir el viento en una anécdota. Y favorecer el ahorro de combustible.

Revolucionará su idea de Potencia. Con motorizaciones turbodiesel y gasolina inyección que culminan en el mito: Un 16 válvulas capaz de imprimir hasta 136 CV de carácter.

Innovará su idea de Seguridad. Con un tren de rodaje avanzado al tiempo. Que incorpora cojinetes posteriores correctores de vía y mayor distancia entre ejes. Para que, en estabilidad, este automóvil supere las deficiencias de cualquier carretera.

Ampliará su idea del Espacio. Con una longitud de habitáculo inusual, líder en su categoría. Con una nueva concepción de asientos posteriores reclinables y abatibles. Y un maletero de los mayores de su clase, con hasta 578 litros de capacidad útil con cinco pasajeros cómodamente sentados.

Volkswagen recomienda

Todo pensado cuidadosamente, para que descubra cómo serán los automóviles a partir de este momento.

Según Volkswagen.

PASSAT CL	: 1,8 l.	90 CV
PASSAT GL	: 1,8 l.	90 CV
PASSAT GL	: 1,8 l.	112 CV (*)
PASSAT GT 16 V	: 1,8 l.	136 CV
PASSAT CL TD	: 1,6 l.	80 CV

Versiones Variant con las mismas motorizaciones.

Equipamiento de serie(*): Dirección asistida. Elevalunas eléctricos puertas delanteras. Asiento del conductor regulable en altura. Cierre centralizado. Reposacabezas anteriores y posteriores. Asientos posteriores regulables longitudinalmente. Espejos retrovisores regulables desde el interior. Spoiler anterior integrado en parachoques. Spoiler posterior (Berlina).

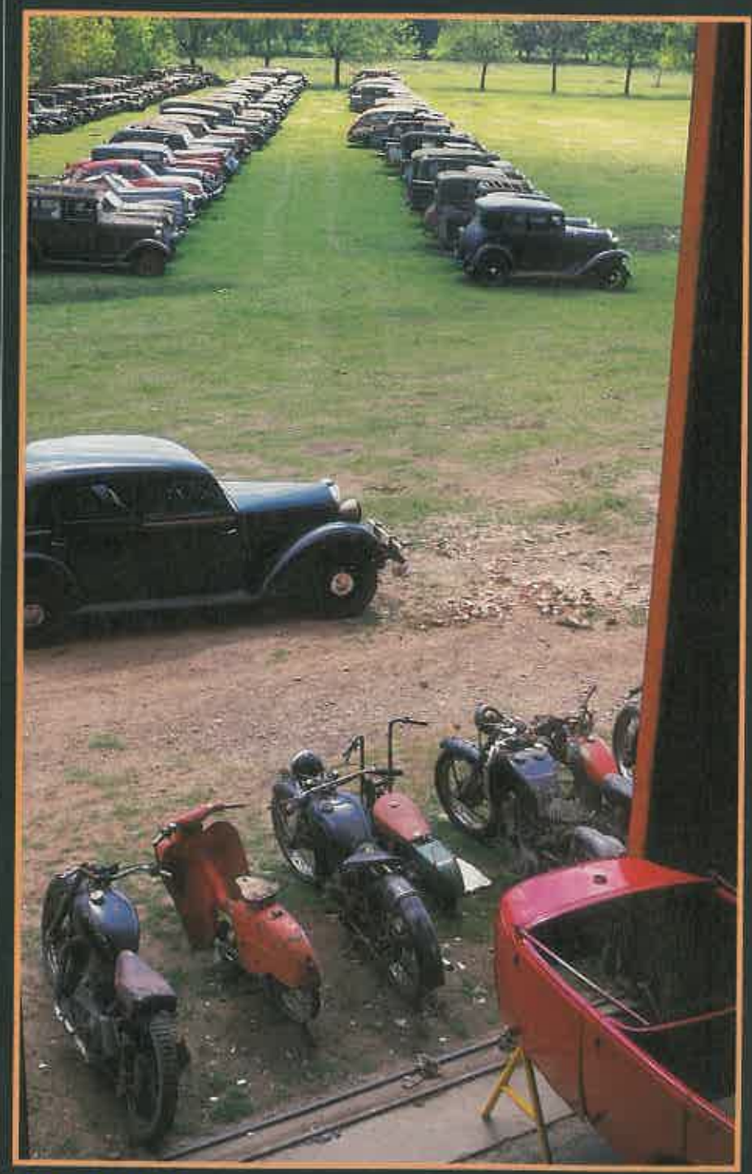
Equipamiento opcional: Sistema ABS. Computadora de a bordo. Tapicería de cuero. Techo corredizo eléctrico. Asientos delanteros calentables. Aire acondicionado. Faros antiniebla.

Desde 2.177.000 pts PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen / Audi.

VOLKSWAGEN

IANDOM DDB NEEDHAM CAMPMANY GUASCH



LA BIELA

AUTOS A RITMO DE TANGO

ARGENTINA, el país de Carlos Gardel, de Juan Manuel Fangio, de Carlos Reutemann está en primera plana desde la llegada al poder de Carlos Saúl Menem. El Presidente de las patillas blancas, viva imagen del gaucho pampero, es un auténtico «nieca», un apasionado de los motores, de las carreras, que compite al volante de su propio automóvil con pasión. Menem no sólo está dispuesto a satisfacer las necesidades de sus compatriotas, también quiere recuperar el Gran Premio de Fórmula 1 en un plazo de tiempo muy breve.

La crisis económica que afecta a la República Argentina, a todos sus estamentos y clases, se percibe de inmediato al contemplar los precios de los artículos más diferentes, precios que se duplican de un día para otro, o al darse una vuelta por la feria de San Telmo un domingo por la mañana, en ese mercadillo aparecen cientos de objetos de valor que pertenecieron en su día a familias de la alta burguesía bonaerense, objetos que vegetan a la espera de un comprador extranjero con dólares americanos en su mano. Todo se puede adquirir a precio de ganga, incluidos auténticos relojes Rolex de oro.

El automóvil tampoco escapa a esa ola de penuria, el ejemplo es impresionante: el año pasado se vendieron tantos

Néstor Cuesi ha convertido su taller, «La Biela» en un paraíso para los coches veteranos, para los Ford T, que esperan a sus compradores en una verdadera pista de pruebas. Los coches están impecables, como el día de su nacimiento.

Los chasis esperan su turno para entrar en el taller de restauración. El trabajo del especialista argentino se valora en todo el mundo y los clientes llegan desde Europa o desde Estados Unidos. Los precios son bastante razonables.

Los almacenes de Corsi están repletos de piezas de todo tipo. Se pueden encontrar los elementos más inesperados. Es el resultado lógico de una tarea seria, profesional, extendida a lo largo de más de dos mil coches.

automóviles nuevos como en 1929. La imposibilidad de importar vehículos nuevos durante la dictadura ha llevado también a muchos argentinos a conservar sus coches, comprados en épocas más floreciente. Hoy es posible encontrar auténticas reliquias en las calles de la Capital Federal: verdaderas piezas de colección en un estado lamentable.

La raíz y la sangre continúan mezcladas en las venas de miles de «fuercas», como en el caso de Néstor Corsi, un bonaerense de 36 años que centró su ambición en uno de los venerables Ford T mientras que otros muchachos de su misma edad jugaban al fútbol con la intención de alinearse algún día en las filas del Boca Juniors. En aquella época el Ford T era un modelo muy popular en Argentina.

Nestor logró reunir las piezas necesarias para construirse su propio T, tras peregrinar por cientos de desguaces en compañía de su tío, propietario de un taller. Después montó el conjunto como un rompecabezas.

Su padre le obligó, sin embargo, a desprenderse de su «flamante» Ford T: la situación era difícil, debía buscar trabajo y aportar «la plata» necesaria para el sustento de la familia. Tal contratiempo no acabó con al voluntad de Nestor Corsi, que consiguió pronto dos empleos para financiarse su nuevo «auto».

Algunos años más tarde Corsi abrió su taller, «La Biela», un local pequeño situado en la ruta 205, cerca del aeropuerto internacional de Ezeiza.

En ese tiempo dio vida a una idea cla-

Programa para todos los públicos.

Cada semana, Diario 16 le ofrece una programación muy completa. Una programación para todos los públicos. A gusto de todos. Con suplementos sobre toros, deportes, negocios del automóvil, libros, educación... Cada día, un suplemento. Y los domingos, además, le entregamos la revista Gente del Fin de Semana. Si, sobre todo, quiere estar bien informado, durante toda la semana, cuente con el programa más completo. Los suplementos diarios de Diario 16.

Diario 16
Cada día más cerca.

La nave de carrocerías bulle como en los viejos tiempos. Es posible encontrar modelos descapotables, de dos plazas, y familiares, con cuatro plazas y techo rígido. Los Ford T no mueren nunca.

Los coches utilizados por Nestor Corsi aparecen en los sitios mas insospechados, casi siempre carcomidos por la humedad y el paso del tiempo. Los artesanos de «La Biela» conocen bien su tarea y las reconstrucciones son siempre impecables.

ve: convertir la restauración de automóviles en una verdadera industria. Corsi siguió, mientras tanto, con su taller de repatación. El conocimiento de «La Biela» fue propagándose poco a poco hasta conseguir fama mundial: europeos y norteamericanos se convirtieron en sus mejores clientes. Al principio Corsi se dedicó, casi de forma exclusiva, a su marca preferida, Ford, a modelos nacidos entre 1917 y 1930, para aceptar mas tarde modelos Chrysler y Chevrolet.

En «La Biela» nacen ahora mismo entre trescientos y cuatrocientos automóviles de época restaurados a la perfección.

El proceso seguido por Corsi para llevar a cabo su tarea es bastante simple. Comienza localizando sus coches: algunos abandonados en los lugares mas inverosimiles e irreconocibles tras sufrir el ataque del óxido durante años, mientras que otros siguen en funcionamiento aunque su aspecto sea cochambroso. Los propietarios de estos últimos son, en general, los mas reacios a la hora de vender sus «Foritos» y el razonamiento es siempre el mismo: «los autos modernos no valen nada. En el mio basta colocar un trozo de periódico sobre el motor para combatir la humedad y estar seguro de su funcionamiento. La prueba es que tiene mas de cincuenta años».

Cuando los coches llegan a «La Biela» se separan la carrocería, el motor y el chasis, para dirigirlos a santuarios donde no cuenta el tiempo, donde sólo interesa recobrar el aspecto que tuvieron al salir de la cadena de montaje en Detroit.

En ese momento entran en acción las manos expertas de restauradores, de artesanos capaces de reproducir los elementos aniquilados por efecto del tiempo y el óxido. Dos talleres diferentes se dedican a los accesorios eléctricos y a los motores; los cuatro cilindros se desmontan para sustituir los elementos dañados por piezas que son, en muchos casos, originales, por cuanto Corsi cuenta con un almacén completísimo, resultado del trabajo en más de dos mil vehículos de aquella época. En el almacén se reúnen volantes, parrillas, faros y toda suerte de piezas, suficientes para atender una demanda en alza. Corsi trabaja ya sobre pedido.

Cada vehículo necesita, por término medio, dos meses de restauración, con tres operarios dedicados por completo al trabajo. Aún así los precios son más que razonables.

«La Biela» funciona ya a toda marcha lo que ha permitido crear una especie de museo-exposición con pista propia, una pista en la que los clientes potenciales prueban sus coches. Entre esos clientes está Gabriele Cadringher, el ingeniero número uno de la FISA, que acaba de adquirir un flamante Ford A.

E. Delgado/A. Marco
Fotos: Mario Regis/Eric Sander

Cruzcampo desborda el Sabor.

CERVEZA OFICIAL EXPO '92 SEVILLA

CERVEZAS Cruzcampo

Fábricas en Sevilla, Madrid, Jaén, Ciudad Real y Navarra

LORENTE MUSSONS

D I S E Ñ O

M A D E B Y

G R U N D I G

GRUNDIG

Expóngalo en su automóvil.

Máquina de coleccionistas.

Tecnología High End con personalidad propia.

Diseñada y firmada por un nombre mítico, F.A. Porsche. Un chasis de diseño revolucionario con todos los avances posibles en un autorradio de élite.

Sistema HAD. Un nuevo concepto de recepción que permite una perfecta separación entre emisoras muy próximas. Óptima recepción de las emisiones más débiles. Y la corrección de las señales perturbadas para conseguir una excelente escucha.

Radio Data System. El sistema de información más sofisticado que existe en la actualidad. A través del cual podrá recibir todos los datos sobre las emisoras FM que sintonice. Consiguiendo la mejor calidad de emisión en cada zona por la que transite. Y obteniendo información sobre el estado del tráfico, a partir del momento en que se emita este servicio.

Speed Control Volume. Que regula el volumen en función de la velocidad del automóvil.

Y un revolucionario Doble Sistema de Seguridad. Mediante código numérico secreto y un panel de mandos extraíble que le permite llevarse el autorradio sin sacarlo del coche.

Para que los 4 x 40 watios de potencia de pico, el HAD, el RDS, el SCV y la firma de F.A. Porsche sólo resulten irresistibles para usted. Durante mucho tiempo.

MOTOS DE AGUA

DANZANDO EN EL MAR

LAS aguas de Castelldefels, junto a Barcelona, fueron escenario de la primera carrera de motos de agua que se ha disputado en nuestro país. Allí se celebró el I Trofeo Beetleater que de modo conjunto han organizado el Club Náutico de Gavá y la Federación Catalana de Motonáutica con el apoyo logístico de Tropical que prestó sus instalaciones para el evento y parte de su flota de Jet-Sky. Estas eran las Kawasaki de las cilindradas de 550 y de 440 centímetros cúbicos.

Para esta primera prueba se contó con la participación de una veintena de entusiastas entre los cuales cabe destacar la presencia de los pilotos motoristas Carlos Mas y Xavi Riba. Además de los pilotos «locales» se contó con la presencia de los dos especialistas holandeses, H. Waasdorp y K. Sipkma que, entre manga y manga, fuera de concurso realizaron espectaculares demostraciones. También se atrevieron a tomar parte en la prueba tres féminas, las cuales no desentonaron en absoluto frente a sus rivales masculinos.

La mecánica de esta competición, que ya tiene sus propias reglas, era la siguiente: open, circuito y slalom, dividiéndose en las dos últimas los participantes en dos categorías, según la cilindrada. La modalidad Open fue ganada por Xavi Riba que se impuso con autoridad al resto de rivales. La prueba de circuito, a tres mangas de las que se consideraban las dos mejores de cada participante, fue lo más espectacular de esta competición. El vencedor en la categoría máxima fue Jordi Lladó, pero por un escaso margen sobre Xavi Riba y Joan Vila. En la cilindrada de 440 centímetros cúbicos se impuso Toni Ramos aunque éste también tuvo en el segundo clasificado, Josep Casafont, un rival duro de roer.

También Xavi Riba fue el mejor en el slalom siguiéndole Jordi Lladó, al tiempo que en la cilindrada inferior el vencedor fue Roberto Romero. Entre las féminas ganó Gemma Maja por delante de Magali Romero y Esther Carrera. Por lo que respecta a Carlos Mas, éste fue cuarto en open, octavo en circuito y quinto en slalom. Para el bravo piloto motorista la clasificación era lo de menos. Disfrutó de lo lindo manifestando que esta modalidad era para él un útil y divertido entrenamiento para su especialidad de raids. Un divertimento más inocuo, añadimos nosotros, puesto que las espectaculares piruetas no acaban contra las duras piedras del desierto...

Texto y fotos: ***J.L. Aznar***

La primera carrera de motos de agua que se ha celebrado en España ha tenido como escenario las aguas de Castelldefels.

Las motos que se utilizaron fueron Kawasaki de 550 y 440 centímetros cúbicos.

Xavi Riba se impuso en la categoría open frente a la veintena de participantes que tomaron parte en este acontecimiento. También acudieron dos especialistas holandeses que, fuera de concurso, realizaron espectaculares demostraciones.

En esta ocasión Carlos Mas abandonó las arenas del desierto por las aguas del Mediterráneo. La experiencia le resultó divertida.

KENWOOD

LA CALIDAD COMO OBJETIVO

LA marca Japonesa Kenwood destaca en el segmento alto de Car audio por su calidad, pero también por sus avances en este campo.

Recientemente han llegado a nuestro país de la mano de su distribuidor Vieta Audio Electrónica, tres nuevos radiocassettes, un compact disc y un ecualizador gráfico electrónico.

El CD cuenta con cambiador de 10 discos compactos, y con un panel de control extraible con formato DIN. Este dispone de una pantalla de cristal líquido que informa de todo cuanto sucede y también de programación de hasta 10 canciones.

Otras características pueden ser un láser de 3 rayos, un filtro digital de cuádruple sobremuestreo, etcétera.

El precio se sitúa en un nivel normal para este tipo de aparatos, y alcanza incluyendo el panel de mando a distancia, las 165.000 pesetas.

Si además no queremos privarnos de escuchar la radio o una cinta de cassette, también hay disponible un aparato con sección de radio y cinta que permite controlar el cambiador de discos compactos.

Cuenta con 40 presintonías, 20 en FM, 10 en MW y 10 en LW, tiene búsqueda manual y automática y otras muchas prestaciones. Desde él se accede al programa de selección aleatorio de hasta 20 canciones del CD, también de búsqueda de canciones, repetición, selección etc.

En la sección cassette nos encontramos con un doble cabezal «biazimuth» de altas prestaciones, sistema de búsqueda automática de canciones, Dolby, Metal, etcétera.

El KRC-888D y 787D son dos aparatos digitales exteriormente iguales pero con algunas diferencias en sus prestaciones. Por ejemplo la potencia que en el 787D, es de 25+25 W, en el otro modelo es de 26 W. El precio de ambos está entre las 90.000 y las 100.000 pesetas.

El ecualizador culmina el trabajo de estos aparatos. Un nuevo ecualizador gráfico electrónico con 9 bandas por canal, indicador digital, 3 memorias, doble iluminación, salida para subwoofer con conector DIN, teclas ergonómicas con sonido de respuesta a la pulsación, etcétera.

El precio de este completo ecualizador es de 60.000 pesetas.

Muchos conductores se preguntarán si merece la pena gastarse alrededor de doscientas mil pesetas en un equipo de música para el automóvil, cuando por diez mil pesetas como mucho, se puede disponer de radiocassette, antena y dos altavoces. Pues bien, esta misma comparación, la podríamos hacer entre un Seat 600 y un Porsche Carrera.

A.M.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM Mhz)
NAVARRA		
RNE/R-1	855	104.9
SER (Radio Pamplona)	1584	92.1
A-3 Pamplona (R Navarra)		94.9
A-3 Tafalla (R. Navarra)		96.3
A-3 Estella (R. Navarra)		89.5
A-3 Tudela (R Navarra)		90.3
COPE (R.Pop de Pamplona)	1134	87.9
RNE/R-2		93.0
RNE/R-3		97.5
RNE/R-4		95.7
RNE/R-5	1503	
ORENSE		
RNE/R-1	744	
SER (Radio Orense)	1584	
COPE (R Pop de Orense)	1134	92.4

	AM (Khz)	FM Mhz)
A-3 de Valdeorras (Barco de Valdeorras)		97.9
Radio Minuto		96.1
RNO (Radio Noroeste)		95.8
RNE/R-2		91.2
RNE/R-3		94.3
RNE/R-4		95.1
RNE/R-5	1476	
PALENCIA		
RNE/R-1	729	106.5
SER (Radio Palencia)		96.2
A-3 Palencia		94.7
A-3 Radio 80 Serie Oro		89.6
RNE/R-2		93.1
RNE/R-3		92.2
RNE/R-4		91.8
RNE/R-5	1107	

El eslabón final

Cuando su radiocassette debe reproducir perfectamente su música preferida, se la juega en *el eslabón final.*

Kindvox le ofrece la más amplia gama de altavoces adaptada a cada radiocassette y a cada automóvil.

Pida que le instalen **Kindvox PROFESSIONAL LINE.** *El eslabón final* ... El secreto del buen sonido.

RADIOVOX
Can Bruixa 30-40 • **08014 BARCELONA** (E)
Tels. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16

200 c.c. de potencia.

PATROCINADOR DEL EQUIPO OLIMPICO ESPAÑOL DE NATACION

La mejor cilindrada con el mejor carenado porque es un diseño mini, especial para ti, que te cabe en el bolsillo.

Con todos los accesorios porque lleva puestos, de serie, el chocolate y la pajita.

La mejor escudería porque es LECHE PASCUAL, récord de calidad en todos los circuitos.

Con todo el sabor del triunfo.

Si la pruebas, ya no querrás frenar... por eso no le hemos puesto ABS.

Leche PASCUAL con Chocolate

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

La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.* Y ahora, más. El juicio SOBRE LA MARCHA de Jorge Valdano. *La retransmisión* CASI TOTAL *del partido local.* Y ahí no queda todo. *Todo el fin de semana haciendo deporte.* Desde el "CARRUSEL" de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de "CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS POR LA NOCHE. *Todo el deporte de principio a fin,* todo el fin de semana.

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

LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

RICARDO PEREZ ASOCIADOS

CARA OCASION

TENGO un 205 SRD que compré de segunda mano en la agencia de Peugeot Fuenmarsauto S.A. de Fuengirola (Málaga). El coche en el momento de comprarlo tenía dos años y medio y marcaba la cifra de 30.000 kilómetros, pero personalmente creo que éste había sido modificado, ya que dos meses después de comprarlo tuvimos que cambiar el embrague, el cojinete de empuje y reparar la bomba de la dirección; esta última reparación no se debió realizar ya que la pérdida de aceite no ha desaparecido nunca. Pero éstos son riesgos que hay que aceptar desde el momento en que se decide adquirir un automóvil usado.

Pero por lo que no estoy dispuesto a pasar es por situaciones como la que sucedió cuando el coche cumplió 40.000 kilómetros. En este momento se rompió la correa de la distribución y como consecuencia de esta avería se rompieron el árbol de levas, los cojinetes de apoyo del árbol de levas y se doblaron las válvulas. Una reparación que fue valorada por una agencia oficial en 200.000 pesetas. Un poco cara.

También me resulta incomprensible que tengamos que cambiar la culata completa porque Peugeot no quiere vender los medios casquillos de aluminio que es la pieza que se suele romper junto al árbol de levas cuando salta la correa de la distribución. El precio de la culata «desnuda», 100.000 pesetas me pareció tan desmesurado que me puse en contacto con la central de Peugeot en Madrid para exponerles mis quejas. La respuesta fue la siguiente: «Señor, sus quejas las pasamos al departamento correspondiente».

Todo esto es incomprensible desde la óptica de un profesional de la mecánica de fabricación. ¿Cuáles son los problemas mecánicos que impiden a la casa Peugeot vender los medios cojinetes de aluminio que soporta el árbol de levas? Personalmente he podido averiguar que en Francia se pueden encontrar estos cojinetes sueltos y que en España hay talleres de mecánica que los fabrican. Yo pido a Peugeot que tenga en cuenta que ya pagamos bastante por los recambios originales y que encima no complique más la cuestión dificultando el acceso de los usuarios a determinadas piezas que tendrían que poderse comprar sueltas.

Juan Manzano
Torremolinos (Málaga)

PINTURA DEFECTUOSA

EN esta carta me gustaría exponer mi más enérgica protesta hacia Opel por el trato postventa que ofrece a sus usuarios.

Poseo un Opel Kadett matriculado a finales del mes de julio de este año en el que el problema concierne claramente a la pintura. Cuando habían pasado un par de semanas desde que compré el coche comencé a observar que en el capó y en los laterales, la pintura se desprendía al más mínimo roce.

Expuse el caso en el concesionario de Granollers en el que había comprado el coche y como respuesta se hicieron cargo del coche. Los responsables de este concesionario enviaron un informe a Opel y a mí me comunicaron que el día 14 de noviembre vendría un representante de la casa para observar lo que ocurría en la pintura.

Llegado el gran día, este señor, de quien desconozco incluso el nombre, inició su numerito estudiando la pintura con un aparato que tenía forma de prismáticos. Su veredicto fue sorprendente para mí. Según este señor, Opel no se hacía responsable de este hecho, aludiendo que la pintura se encontraba en perfecto estado.

Para resumir todo lo anterior, diré que el usuario se encuentra totalmente indefenso cuando a un individuo que es representante de una marca le parece que todo está bien y que este mismo señor no intenta buscar una solución satisfactoria, que en este caso y en mi opinión sería pintar el coche ya que su capa de imprimación es defectuosa. Tengo que hacer constar que ésta no es sólo mi opinión sino que también es la que me han dado diversos expertos en pintura de automóviles.

F. Sánchez
Granollers (Barcelona)

CAGIVA AZZURRA

DESDE hace años siempre he tenido una gran afición por el mundo de la moto. Como consecuencia de esta afición adquirí hace unos meses una Cagiva Alazzurra 350 de segunda mano. Desgraciadamente el anterior propietario había perdido el librito de datos técnicos y en la actualidad me resulta imposible conseguir uno, por lo que les pido que me proporcionen el mayor número de datos sobre está moto.

Javier García
Madrid

R.- La Alazzurra 350 va equipada con un motor bicilíndrico en V a 90 grados que da una potencia de 32,5 caballos a 9.600 revoluciones por minuto. En este propulsor se puede apreciar la colaboración que mantiene Cagiva con Ducati y buena muestra de ello es la utilización del sistema de distribución desmodrómico que evita los temidos pasones de vueltas.

El chasis es de doble cuna y abraza al motor por su parte alta. La rigidez es la mejor cualidad de este bastidor que podría montarse en una versión de superior cilindrada.

La frenada ha sido muy cuidada y en la parte delantera se han montado dos discos Brembo de 260 milímetros, mientras que detrás se utiliza un disco de la misma marca con idénticas medidas.

En suspensiones, Cagiva decidió equipar a la Alazzurra con un completo equipo de la marca Marzocchi, compuesto por una horquilla hidráulica delantera con barras de 150 milímetros y un monoamortiguador trasero regulable en cinco posiciones.

El cambio es de cinco velocidades, mientras que el embrague, que se caracteriza por su fuerte tacto, es por discos multiples en baño de aceite. La Alazzurra tiene un depósito con capacidad para 18 litros y en seco tiene un peso de 188 kilogramos.

La velocidad máxima que puede alcanzar es de 162 kilómetros con unos consumos que oscilan entre los 5,8 y los 6,6 litros a los cien kilómetros.

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

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS
Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos
– Revisados
– Con garantía hasta 18 meses
– Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba
UNA OCASION DE AMIGO.
Estamos donde siempre.
P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.
ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

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

AX GT
Muy rápido. Pole en el Jarama. Carrocería nueva. 96 CV. Entrego después de última carrera (18-11-89). Urge vender. Ramón Alvarez, (91) 413 02 75. (Dejar mensaje.)

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

INSTAL AUTO
Miguel Aracil, 66
Teléfs. 373 82 58 - 373 84 56
28035 Madrid
RECIBIMOS SEMANALMENTE COCHES DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS ALEMANAS; CONDUCIDOS LA MAYORIA POR CHOFERES, CON MUY POCO USO, Y TODO 1 AÑO DE GARANTIA.
ASEGURESE DE LO QUE COMPRA
Autoteléfonos Autorradios Aire Acondicionado Accesorios Aerodinámica Alarmas

EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.

CORSA
DON ALGODON

ABSOLUTAMENTE
DE MODA

CORSA
JOY
¡Cielos... un Corsa descapotable!

*Excepto Corsa Van, descuento: 84.210 ptas. y Corsa JACA.

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

MOTOR LEYVA, S.A.
Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

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

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

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

ROAUTO, S. A.
Fernández Caro, 9
(zona Arturo Soria, 65)
Alcalá, 232. Tels. 407 04 13 / 245 97 80
Hnos. García Noblejas, 128
(zona Cruz de los 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 34 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
Exposión: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales
OPEL
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW. CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

CAR 10 S.A.
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

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

AUSTIN Maestro, EFI, año 86, negro, techo, elevalunas, 875.000 ptas.
PORSCHE 924, año 79, azul met., 6 meses garantía. 1.450.000 ptas.
PORSCHE 944, año 86, gris met., 6 meses garantía, 3.300.000. Facilidades.
TRIUMPH TR7, año 80, azul, 6 meses garantía, 1.000.000 ptas.
VOLKSWAGEN escarabajo cabrio, 1.600.000. Blanco. 6 meses garantía.
MERCEDES 280 AMG todo terreno, año 88, verde, 6 meses garantía.

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 equipe, único, imprescindible verlo. 3.500.000 ptas. total, facilidades. Teléfono: 91/564 30 65, seminuevo, garantía 1 año. Piezas, mano obra, Master Car.

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

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

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

MASTER CAR, todos modelos de ocasión. Audi-Porsche. Teléf.: 91/564 30 65. BMW 635 CSI, deportivo, cuero, aire, llantas, todos extras, seminuevo. 2.975.000 ptas. Teléf.: 256 62 22. Master Car.

PORSCHE 944, rojo, asientos, techo y espejos eléctricos, llantas, radiocassette, cierre centralizado, 43.000 km, impecable, finales 1986. Telf.: 435 06 44.

MERCEDES 190 16 válvulas, preparación Oettinger 220 cv, aire acondicionado, color gris grafito metalizado, cierre centralizado, ventanas y espejos eléctricos, llantas, radiocassette, 49.000 km, impecable, matrícula M-GN, finales 1985. Telf.: 435 06 89, Pablo.

VENDO 2 asiento recaro modelo CSE Memory y otro CT, nuevos a estrenar, precio excepcional. Telf.: 207 35 14, Sr. Josep.

PORSCHE Carrera Cabrio Turbolook, 32.000 km, impactante, estado óptimo, información fines semana. Teléfono: 91/734 68 50.

VENDO karts 100 c.c., ocasión y accesorios. Telf.: 93/692 98 24.

VENDO despiece Peugeot 205 GTX, accidentado, interesados llamar telf.: 958/82 13 21, horas comidas, preguntar Francisco Javier.

VENDO Golf descapotable 88, 1.950.000 ptas., metalizado. Telf.: 534 95 89.

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.

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

BMW 325 i2P, blanco, M-HK, ABS, 87, radiocassette digital stereo, lunas verdes, alarma ultrasónica, 2.600.000, impecable, particular. Telf.: 91/841 88 16.

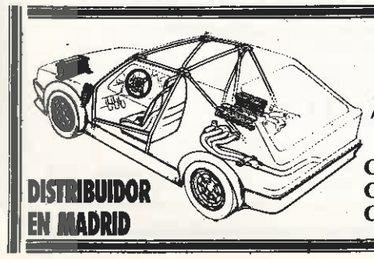
R 18 GTS 5v. B-EH, 85.000 km, super cuidado, 485.000 ptas., siempre garaje. Telf.: 339 12 44, noches.

MERCEDES 500 SEC. 50.000 km. Impecable. Todos los extras. Vendo o cambio por coche inferior. Tfno.: 96 155 10 24.

DIESEL Citroën BX 19 TRD. M-FV. Pesetas 825.000. Ocasión. Tfno.: (91) 270 15 15.

VENDO Golf descapotable 88. 1.950.000 ptas. Metalizado. Tno.: 534 95 89.

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



RALLYE MANZANARES
Enviamos a provincias
Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
COLECTORES Y SILENCIOSOS. KIT DE CARBURACION. RADIADORES DE ACEITE. ARNES Y CIERRES CAPOT. ROPA IGNIFUGA. AERODINAMICA KAMEI.
IRESA

MERCEDES 190 E
• 122 cv, nuevo mod.
• Muchos extras.
• 2.400.000 total
• 37.478 mensual

BMW 635 CSI
• 218 cv, último mod
• Aire, cuero, etc
• 2.750 000 total
• 46 847 mes

Master Car

BMW 525i
• Nuevo modelo 89.
• Clima, ABS, cuero, etc.
• 170 cv, 65.000 mes
• 4.500.000 total

AUDI 200 TURBO 4×4
• Todos los extras
• Asientos eléctricos, cuero
• Precio 2 850 000
• 50 000 mes

VOLVO 760 GLE
• 170 cv, nuevo
• Clima, cuero, etc
• 2.850.000 total
• 49.524 mensual

GARANTIA TOTAL POR ESCRITO EN SERVICIOS OFICIALES HASTA 24 MESES EN PIEZAS Y MANO DE OBRA

• BMW 728i, todos extras, nuevo, 2.400.000-total última matrícula.
• BMW 320i, muchos extras, nuevo mod. 1.800.000-total última matrícula.
• BMW 735i, clima, ABS, asientos eléctricos, nuevo, 2.800.000.
• MERCEDES 190 E, 16V, 190 diesel, 230 E, 260 E, 300 SE, 500 SE, 560 SEL, varios JAGUAR y muchas series nuevas...

STOK 130 VEHICULOS
91/256 62 22
91/563 30 21
91/256 83 83

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA PUBLICIDAD

Master Car VENDE MAS
• Por calidad
• Por seriedad
• Por precio justo
• Por servicio Post-venta

MERCEDES 380 SE
• Carrozado AMG
• Último modelo, SEC
• 3 500 000 total
• 66 925 mensual

BMW 730i, 89
• 184 cv, full equip
• Último modelo 89
• Cuero, clima, ABS, etc
• 75 000 mes

MERCEDES 300 E
• Último modelo, nuevo
• 190 cv, todos extras
• 3 950 000 total
• 78 000 mes

EXPOSICION Y VENTA
563 29 61 C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10 564 30 65
C/MARTINEZ IZQUIERDO, 66

¡POR FIN EN VALLADOLID!
La primera tienda de montajes: autorradios, alarmas, teléfono móvil.
Somos especialistas en Hi-Fi y autoalarmas.

Digimóvil, S.A.
DIGIMOVIL
Accesorios del automóvil.
C/ Alcamillos, 2. Tel.: (983) 20 80 91.
Fax: 39 43 47. Valladolid.

Presentando este anuncio se regala instalación.

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

PINTO · MADRID · Cra. ANDALUCIA · km 20 · km 5 · S. Martín de la Vega

¡ANUNCIESE HOY!
Envíar a
Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

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

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

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

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

Nombre y apellidos .....
Domicilio .....
Teléfono .....
Firma:

TRES PICOS

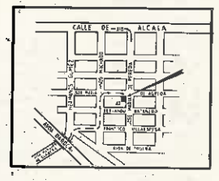
Aire Acondicionado · Alarmas · Alta Fidelidad

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: 408 32 41



PARTICULAR vende BMW 3.0 c.s. Coupé clásico, cuero, aire, llantas, radiocassette. Impecable. M - A J . (986) 22 47 39.

PORSCHE 911 SC Targa 81. Rojo. Perfecto estado. 65.000 km reales. Un sueño. Alerón, asientos, volante y ruedas. Turbo diferencial, autoblocante, radiocassette Blaupunkt. 6.000.000 pesetas negociable. Teléfono: (942) 34 65 16 de 6 a 10 pm.

SIERRA 2.0 CL M-HY año 87. 30.000 km, 2 años garantía. Muchos extras: radio digital, ruedas anchas, alarma. Impecable. 1.500.000. Tfno.: (91) 881 83 07.

URGE vender Scorpio 2.9 Ghia automático. 61.000 km. Año 87. Blanco. Perfecto estado. Extras. Garantía 6 meses. 2.550.000 ptas. Tfno.: 273 45 17.

RENAULT 9 TSE blanco, muy cuidado. Garaje. M-FV. 650.000 ptas. Tfno.: 637 78 38, noches.

CITROËN Condesa. Varios. Año 1984. Desde 500.000 ptas. Ideal para publicidad. Tfno.: (96) 586 28 55.

M-3 87. Full Equip. Particular Tfno.: (93) 893 93 11.

PARTICULAR Citroën BX 19 TRD. Aire. 750.000. ptas. (91) 552 52 66.

LUIS Bravo vende Formula Ford Vam Diemen 86. Pocas carreras. 1.100.000 pesetas. Teléfono: (94) 447 91 03.

VENDO despiece Peugeot 205 GTX accidentado. Interesados llamar tfno.: (958) 82 13 21, horas comidas. Preguntar por Francisco Javier.

Vendo todo terreno muy bien preparado para competición toda prueba. Sr. Vicente. Tfno.: (976) 56 56 44. H. oficina. 50 37 83 domicilio.

Para caprichosos vendo Opel Ascona kit carrocería. único, llantas BBS, aire acondicionado, Hi-Fi Pioneer 440 w, amortiguadores Bilstein. Año 86. Tfno.: (93) 872 60 11. Carles. 1.500.000.

SE VENDE
M-3 evolución
Full-equip, A.A., etcétera. Chema. Teléfono: 556 67 00. Madrid.

SE VENDE
LOTUS ELITE
año 75, perfecto estado. Pocos km. Precio: 2.500.000 ptas. Contactar horas de oficina. Teléfono: (94) 444 53 98.

Ford Carvan, S.A. Servicio Oficial

ARGUELLES

TODA LA GAMA FORD
Y LAS MEJORES OCASIONES

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE
Teléfono: 91- 268 00 69

O·P·A·Z·O automóviles

IMPORTADORES
GARANTIA TOTAL EN SERVICIOS OFICIALES
BMW
MERCEDES
MERCEDES 560 SEL.
FULL EQUIPE 7.300.000
Meléndez Valdés, 18 - Telfs.: 446 73 10-446 74 88 - 28015 Madrid.

FIAT Leva, s.a.
CONCESIONARIO OFICIAL
FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial
Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95
COSLADA (Madrid)

Gusta a la Gente que Gusta.

La Emoción de Conducir un Campeón.

Perfecta Armonía.

Más que Potencia y Prestigio.

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

VAGMA LANCIA
La Diferencia De Vivir En Lancia

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

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.
Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda 35	82	45.000	290.000
Seat Panda 40 Movida	87	27.000	540.000
Opel Corsa 1.2 S	83	51.000	575.000
Seat Panda Marbella GLX	88	19.000	660.000
Seat Ibiza Street	88	7.500	725.000
Renault Supercinco TL 5p.	86	32.000	740.000
Renault Supercinco C	87	11.000	745.000
Peugeot 205 GR	85	35.000	745.000
Ford Fiesta 1.1 Trip	89	3.500	765.000
Ford Escort 1.6 Diesel	85	43.000	775.000
Peugeot 205 GR	87	23.000	845.000
Suzuki SJ 410	87	19.000	875.000
Renault Supercinco GTS	87	25.000	875.000
Renault 11 Turbo	87	10.000	950.000
Peugeot 205 GTX	87	27.000	990.000
Citroën AX GT	88	13.000	1.030.000
Ford Fiesta XR2	88	25.000	1.030.000
Ford Escort 1.6 Diesel	88	19.000	1.075.000
Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	86	34.000	1.100.000
Ford Sierra 2.0 A.A.	84	54.000	1.100.000
Fiat Regata 70 S	88	21.000	1.100.000
Renault 11 GTD	88	17.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.4 CLX Oct.	89	1.200	1.125.000
VW Santana GLX 2.0 5 cil.	85	43.000	1.125.000
Seat Ibiza SXI	87	21.000	1.150.000
Opel Corsa 1.5 Turbo Diesel	89	12.000	1.175.000
Opel Kadett 1.6 Top	88	19.000	1.275.000
Renault 21 GTS A.A.	87	29.000	1.275.000
Opel Kadett GSI	85	38.000	1.290.000
Ford Sierra 1.8 GL	86	28.000	1.290.000
Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	89	11.000	1.325.000
Ford Orion 1.6 Ghia Iny.	88	21.000	1.325.000
Renault 21 TXE	86	34.000	1.325.000
Ford Orion 1.6 Ghia Iny. RS	87	19.000	1.390.000
Ford Escort RS Turbo ABS	87	28.000	1.450.000
Ford Sierra 2.0 IS A.A.	86	34.000	1.450.000
Alfa Romeo 75 2.0 A.A.	87	28.000	1.475.000
Ford Sierra 2.0 IS F.E. ABS	87	19.000	1.750.000
Alfa Romeo 75 Evoluzione	88	18.000	1.775.000
BMW 316 4 puertas A.A.	87	23.000	1.950.000

VENDO CITROËN AX-GT (COPA)
EXCELENTE PREPARACION
BUEN ESTADO.
8000 KM.1 AÑO.
LISTO PARA COMPETIR.
TELEF.: (91) 5 33 36 19
Preguntar por José María.
(a partir 9 noche)

PEUGEOT 205 GT dos años. 50.000 km. A.A. Cinco puertas. Pintura metalizada gris oscuro. Precio 800.000. Inés Zubiría. Tfno.: (927) 53 12 50. RE 9-6.00.

BLINDADO de ocasión. Buen precio. Tfno.: 207 87 70.

NUMERO 1 en USA · NUMERO 1 en EUROPA

DETECTOR DE RADAR

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

- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- 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.
Ventas País Vasco: AYALA
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

Bi.Tecnica.s.a.

JEEP CHEROKEE 4×4

IMPORTADORES

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

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

---

JEEP
TEL. (93) 871. 72 20
Wild Life
RECAMBIOS ORIGINALES
IMPORTACION VEHICULOS

ALFA ROMEO
ES-30
ZAGATO
Inversores
Tel.: (93) 216 06 35
Horas oficina

JEEP Comando HD. B-EJ. Buen estado. Tel.: (93) 387 02 30. 575.000.

VOLVO 360 GLS. M-FT. Cuidadísimo. 1.250.000. Aire Acondicionado. Tfno.: (91) 270 83 82.

VENDO BMW 320 impecable. Tardes. Tfno.: (926) 32 24 99. M-EL. 850.000. Pintura, llantas, alarma, espejos E.

PARTICULAR vende BMW 535i (serie nueva) 18 meses. Full equipe. Teléfonos: (952) 27 09 12-21 42 59.

FAMILIAR Ford Sierra 2.0 Ghia. M-FJ. 1.100.000. Aire acondicionado. Tfno.: (91) 270 11 18.

VENDO Mercedes 380 SE, 115.000 km. Impecable. Muchos extras. 3.600.000 pesetas. También cambiaría por Range Rover. Teléfono: (96) 150-02 58.

Motor Retiro

VW Audi

Considérelo una inversión.

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

EXPOSICION Y VENTA: C/MALDONADO, 50-52. TELF.: 402 89 28/32

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.

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

PERSONALIZAMOS SU COCHE

INSTALAMOS RADIO-CASSETTES, FAROS AUXILIARES, KITS AERODINAMICOS, TECHOS, PARRILLAS.

- Volantes y llantas MOMO (Distribuidores)
- Techos solares
- Kits de transformación
- Alerones
- Rejillas
- Faros auxiliares
- Interiores de madera
- Tapizados en piel
- Venta e instalación de teléfonos para coche.
- Distribuidor de ALKATEL y AMPER

Distribuidores exclusivos para Madrid de estrellas ocultables para automóviles Mercedes.

GARANTIZAMOS NUESTROS TRABAJOS

RAYS, S.A.
C/ Elvira, 8. Tel.: 409 69 04. 28028 MADRID
FAX: 409 73 53

Hella SPORT

Bi.Tecnica.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

CITROËN 11 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)

IBIZA GLX 1.5 vendo 1985. Siempre en garaje. Llantas aluminio. 700.000. Antonio. Tfno.: (93)/417 56 16, noches.

VENDO Karts 100 c.c. Ocasión y accesorios. Teléfono: (93) 692 98 24.

TALLER ELECTROMECANICO
MECANICA EN GENERAL
TALLERES
PORTALEGRE
Benito Prieto, 14
(Detrás Metro Opañel)
Teléf. 2 60 83 12
Carabanchel Bajo
28012 MADRID

Tanuesa — RENAULT

Marca	Modelo	Año	Color	Garan.	Precio	Marca	Modelo	Año	Color	Garan.	Precio
Renault	21 GTS AA	87	Blanco	6 m.	1.300.000 ptas.	Audi	80 4×4	88	Rojo	1 año	Extras 17.000 km
Renault	5 C	88	Rojo		850.000 ptas.	Audi	80 4×4	88	Gris	1 año	Extras 16.000 km
Renault	18 GTD	83	Plata	6 m.	650.000 ptas.	Mercedes	190-2, 3 16V	86	Antracita	1 año	41.000 km
Mercedes	300 CE	88	Ceniza	1 año	24.000 km	BMW	T D, clima	9/88	Azul	1 año	7.400 km
Audi	80 4×4	88	Azul	1 año	Extras 15.000 km	Renault	Alpine cuero	987	Nacar	1 año	12.000 km

Paseo de Extremadura, 549 (entrada por García Morato, 28). Teléfs.: 711 36 12 - 711 37 12. CUATRO VIENTOS - 28024 Madrid.

BMW Z-1 ¡¡ENTREGA INMEDIATA!! DESDE 8.500.000 PTAS.

GARANTIA HASTA 18 MESES

BMW 535 I 1989 FULL EQUIPO 5.700.000 PTAS.

COMPARE NUESTROS PRECIOS ¡¡SALDRA AHORRANDO!!

MERCEDES 300 CE FULL EQUIPO 1988 5.950.000 PTAS.

ESCARABAJOS CABRIOLET ¡¡INCREIBLES!!

MERCEDES 380 SEC FULL EQUIPO 5.250.000 PTAS.

ALEMANA DE AUTOMOCION S.A.
CASTELLO, 98
TELEF.: 411 36 29 MADRID

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

SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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

Indicadores con luz propia

¡DESTAQUESE!

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

MODELOS:
VOLTIMETRO
TEMP. ACEITE
TEMP. AGUA
PRESION ACEITE
R.P.M. (M. GASOLINA)
R.P.M. (M. DIESEL)

FORSAL RACING

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

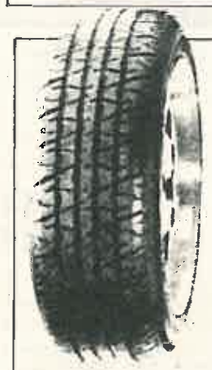
RECARO

Para sentarse seguro

Para sentirse seguro al volante, lo primero es sentarse seguro. Y para sentarse seguro, nada como un asiento RECARO. ¡AH!, y después de usarlo, cambiará de coche, pero no de asiento. ¡Seguro!

Venga a sentarse seguro a:

Rambla de Catalunya, 127
Tel. (93) 218 53 78.
08008 BARCELONA.



AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA

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

DISTRIBUIDORES:

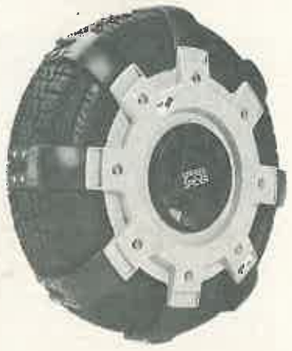
A. Novedad	Tel.: (942) 21 53 18	Santander
* Discero	Tel.: (957) 25 81 98	Córdoba
* Motos Caparrós	Tel.: (93) 253 53 83	Barcelona
Neum. Can Pau	Tel.: (971) 75 52 19	P. Mallorca
* Neum. Juan Mut	Tel.: (971) 27 75 66	P. Mallorca
Silencar	Tel.: (985) 34 26 80	Gijón
* Super-Bike	Tel.: (91) 474 33 09	Madrid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

CONSEJO A LOS ESQUIADORES SIN SPIKES-SPIDER

La nieve es muy divertida. Excepto si la encontramos en la carretera durante el viaje.
Puedes hacer 2 cosas: Reservar un viaje a una playa tropical, o llevar SPIKES-SPIDER en el coche.

¿Más información? Esta temporada el nuevo modelo ofrece aún más claras, hemos ampliado el programa de [illegible]ción.

SPIKES-SPIDER.
COMO SI NO HUBIERA NIEVE



LLAMANOS o escribe a TURISPORT, S.A.
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona.
Tél.(93) 237 83 24*

Esta semana puede que no le toque la lotería nacional. Aunque sea así, no tire su décimo no premiado. Puede valer un millón de pesetas. Durante la semana siguiente al sorteo, de lunes a viernes, Diario 16 publicará diariamente una serie de números. Si usted posee un décimo con uno de esos números, ha ganado con Hipercor y Diario 16.

Ahora leer Diario 16 tiene un millón de ventajas. Ya lo ve, esta noticia tan pequeña vale un millón.

MONDIAL ASSISTANCE

MIGUEL Pérez Labella ha sido nombrado recientemente Director Comercial de Mondial Assistance. Pérez Labella aporta una relevante y dilatada experiencia en el sector de Seguros, tanto en la gestión

comercial como en el área técnica. Mondial Assistance completa y consolida así su estructura comercial, que para 1989 prevé facturar 2.500 millones de pesetas.

BEL-RAY EN ESPAÑA

LA rápida evolución del mercado del lubricante en España y la necesaria adaptación de éste a las características del Mercado Unico Europeo, han hecho que Bel-Ray España, S.A., tome la plena dirección de la marca en España, creando y potenciando la red comercial y marcando todas las estrategias para el crecimiento de la marca. Bel-Ray España, S.A., tomará también la responsabilidad de potenciar su mercado europeo, africano y asiático.

FORD-NOVAUTO

NOVAUTO, concesionario de Ford, ha inaugurado un nuevo taller en la

zona norte de Madrid, concretamente en la avenida de Llano Castellano. Con una superficie de 3.000 metros cuadrados, cuenta con servicios de mecánica, electricidad, almacén de recambios y accesorios e instalaciones de lavado. Además de los más modernos sistemas de diagnóstico y reparación que posibilitan un gran ahorro de tiempo y dinero.

DYNAGEL PARA EL INVIERNO

DYNAMIC, fabricante de productos para el automóvil, ha realizado un display de presentación para su producto Dynagel Protección Total 12 Metales, el anticongelante más avanzado del mercado. La finalidad del mismo es informar de las características y propiedades de este producto, mediante un folleto informativo.

CAMBIOS EN HERTZ

HERTZ de Europa, central en nuestro continente de la multinacional de alquiler de coches Hertz Corporation, ha nombrado recientemente a Nicholas Oppenheim director de publicidad para Europa, a Simon Walters director de propiedades, concesiones y facilidades, a Antoine Cau vicepresidente regional de operaciones y a Derek Jewson vicepresidente y director general de Hertz Asia-Pacífico.

MEDINABI Y MEXICO

UN grupo de cuarenta empresarios mexicanos visitó recientemente las nuevas instalaciones de Medinabi Rodamientos e Ital Recambios, en Madrid. Los visitantes mostraron su admiración por el almacén con más de 20.000 referencias y también llamaron su atención los kits de rodamiento para ruedas de coches que incluyen en un único envoltorio todos los elementos necesarios para cambiar el rodamiento dañado.

FERRARI FORMULA

NUEVOS productos vienen a completar la amplia gama de artículos Ferrari Fórmula. El reloj BB512 se caracteriza por su

esfera redonda con una gama de tres colores: rojo, gris o blanco, siempre bordeada de un bisel chapado en oro. Además es sumergible hasta 30 metros y se fabrican con correa de acero y oro, o de piel roja o gris. La pluma F-40 presenta un cuerpo con una gama de cinco colores, un capuchón con el caballino grabado en acero y un clip también en acero.

PORTAESQUIS FAPA

CESVI presenta en España como novedad mundial el portaesquís de la firma Fapa, modelo Stile. Este artículo dispone de un termómetro incorporado, una cerradura de pulsador con cierre de pestillo y protegida contra el hielo, una estructura exterior en resina termoplástica de alta resistencia, estructura interior en acero cincado, poelle aerodinámico y perfil en caucho neopreno de gran sección para una mejor sujeción de los esquís.

PORSCHE EN CATALUÑA

POR iniciativa de los concesionarios Porsche de Barcelona, Kotnik e Ibercarrera, y la misma Porsche España, S.A., tuvo lugar en Barcelona una presentación a la prensa catalana de la gama Porsche para 1990. La gama de coches puesta a disposición de los asistentes estaba encabezada por el Carrera 4 y el 928 GT, este último novedad para el año 1990. Otra novedad era el Carrera 2, también se pudieron probar los 944 S2 y el 944 Turbo.

NUEVO PEUGEOT 309
COMO TU LO QUIERES

El nuevo Peugeot 309 es un automóvil diseñado para disfrutar de todo lo que siempre has querido.

NUEVO INTERIOR

Más cómodo y atractivo. Lleno de detalles que conquistan: nueva consola integrada en salpicadero, nuevo volante de dos radios, nuevas tapicerías... Como tú lo quieres.

NUEVO EXTERIOR

Más elegante y práctico. Nueva rejilla frontal, nuevos pilotos trapezoidales, nuevo limpiaparabrisas trasero, nuevo portón con plano de carga rebajado para un mejor acceso al maletero. Como tú lo quieres.

NUEVO EQUIPAMIENTO

Ahora más completo gracias a su alarma sonora de luces encendidas, reglaje de retrovisores por cable más suave y preciso, y mandos ergonómicos más accesibles. Como tú lo quieres.

Y lo que nunca cambiará en un Peugeot 309: el placer de conducir un automóvil estable, económico y de grandes prestaciones.

Con versiones Gasolina (hasta 1.905 cc y 130 cv) y Diesel (desde 4,4 litros a los 100 Km/h). Y todo, además, con el confort de un gran equipamiento: desde elevalunas eléctrico y cierre de puertas centralizado, hasta aire acondicionado.

Nuevo Peugeot 309. Como tú lo quieres.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA

HDM

PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso

Controla tus emociones

Los nuevos Cronógrafos Lotus están hechos para medir tus emociones. Deportivos y elegantes a la vez. Su mecánica absolutamente exclusiva está pensada para satisfacer a los más exigentes.
Posee: Función cronógrafo 1/100 seg., alarma, calendario, acumulador de tiempo medido en el cronógrafo hasta 12 horas, timmer, taquímetro, time memory, 50 m waterproof.
Nuevos Cronógrafos Lotus, para controlar las emociones de tu vida.

CRONOGRAPHE COLLECTION.

LOTUS

GREY-TRACE

XXVIII SALON NAUTICO DE BARCELONA

EN LA CRESTA DE LA OLA

El Príncipe de Asturias fue el encargado de inaugurar el Salón Náutico.

EL sostenido crecimiento económico de los últimos años ha permitido que el sector de la náutica deportiva recupere el ritmo de los tiempos gloriosos de pasadas décadas. La tendencia de crecimiento ya se insinuaba en las ediciones de los dos últimos años y se ha confirmado en la actual: más de 45.000 metros cuadrados de exposición doblan la superficie utilizada solamente hace tres años. De tal manera que los palacios del ferial barcelonés se han quedado pequeños, y muchos barcos y estands han tenido que ser instalados en las plazas y avenidas del recinto, además de que el sector caravaning ha sido trasladado a otras fechas.

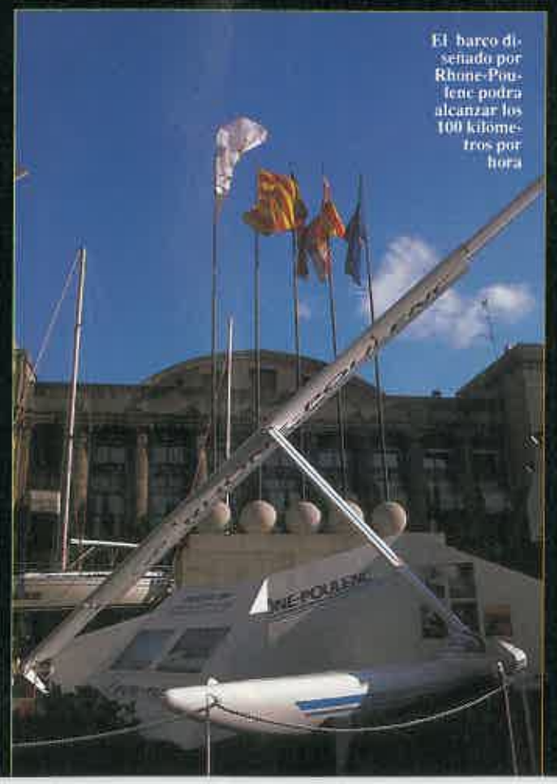
Como en las pasadas ediciones, el tirón de este crecimiento lo han protagonizado, sobre todo, la motonáutica de recreo, especialmente en sus segmentos medios y popula-

Kawasaki presentó sus nuevas motos de agua. Un sector que está en auge

res. La vela, también ha experimentado un importante crecimiento, aunque menos, dada la mayor complejidad que encierra este arte de navegar.

Quien aún no ha recuperado el pulso perdido por la pasada crisis es la industria española del sector, que prácticamente llegó a desaparecer. Tímidos intentos, en sectores específicos apuntan a una cierta recuperación, pero la presión del exterior resulta avasalladora. La inmensa mayoría del material expuesto era importado, especialmente en lo referente a motoras de todo tipo, con fuerte presencia de los productos norteamericanos. En lo referente a motorizaciones y accesorios electrónicos no existe prácticamente oferta nacional.

De esta manera, astilleros y fabricantes españoles tienen que mejorar sus calidades y ofertas, día a día, para poder competir con las fuertes redes comerciales de los productos importados. Esto hace que cada día los productos de nuestro país, aunque escasos en número, estén mejorando sensiblemente su calidad e incluso vayan recuperando mercados de exportación.



El barco diseñado por Rhone-Poulenc podrá alcanzar los 100 kilómetros por hora

De todas maneras y a pesar de la magnitud de lo expuesto, no han aparecido novedades llamativas. Algunos modelos de embarcaciones, para completar gamas, o equipos y accesorios para la navegación en general, pero casi siempre en la línea de lo ya conocido y experimentado.

Entre los astilleros españoles la interesante oferta de North Wind, con buenos cruceros a vela, incluyendo el fastuoso de 65 pies de eslora, diseñado por Marcelo Peña. Como barco más accesible, y siempre dentro de los cruceros a vela, se presenta un nuevo monotipo de unos nueve metros de eslora, promovido por Fortuna. Se trata de un barco interesante, que se ofrece a un precio sumamente ajustado. A primera vista, y sin que haya navegado aún, parece una opción atractiva.

También se ha presentado un pequeño pero amplio vele-

La gran evasión

Olvídate de todo y busca nuevas sensaciones, dejando atrás una semana de reuniones, atascos, nervios y stress.

Con la DOMINATOR y en compañía de tus amigos, descubrirás el placer de la aventura.
Vivirás momentos inolvidables, en lugares inaccesibles, tranquilos, rodeado de paisaje salvaje.

MOTUL con HONDA

AGUSTÍ & PARTNERS

Las tablas de Wind-Surf (izda) pusieron la nota de color. Arriba, maqueta de la nave que tomará parte en la Copa del Mundo.

ro, especialmente pensado para la iniciación, la escuela de vela y el paseo; se trata del Raquero, una idea del campeón Olímpico Alejandro Abascal, plasmada por el arquitecto Fernando Roca, que debe tener buena repercusión sobre el desarrollo de la navegación a vela en España.

Entre las motoras, las espectaculares creaciones del italiano Tulio Abatte concitaron la atención del público; se trata de magníficos cascos, derivados de los de competición, que cuidadosamente construidos y dotados de importantes aparatos motores resultan auténticos barcos lujosos y sumamente deportivos, pero, eso sí, también sus precios están acordes con lo que representan.

Jose Luis de la Viña
Fotos: J.I.Aznar

Las motoras diseñadas por Tulio Abatte son los auténticos Ferrari del mar.

EL FLECHAZO

El flechazo de la mejor moto del mundo, la BIMOTA YB8, probada por GRAN AUTO 16 en exclusiva mundial. Cómo es el PORCHE 911 RS TUNING, el coche que ha entrado en el Guiness alcanzando los 348 Km/h. Pero hay más, el LOTUS ELAN, nuevo roadster británico, el nuevo JAGUAR SOVEREIGN, un primera clase en sus manos y también el SUZUKI VITARA, el todo terreno del 90. Mientras tanto la Fórmula 1 más polémica: Prost ganó a Senna en los tribunales de apelación. Y para los amantes de lo clásico, el ASTON MARTIN DB5 que utilizó James Bond en sus películas. Todo esto podrá encontrarlo en este número de GRAN AUTO 16, la revista de coches con clase.

Ya está a la venta

El aroma que tonifica tu piel

LA NUEVA EAU DE TOILETTE. EAU TONIC.

Ahora, tienes un aire más personal, el estilo Eau Tonic de Basic Homme. La primera Eau de Toilette que, además de su fresco aroma exclusivo, estimula y tonifica tu piel con extractos naturales de Ginseng. Eau Tonic, como todos los productos exclusivos de la gama Basic Homme de los Laboratorios Vichy se vende en farmacias.

BASIC HOMME DE VICHY

TRANSFORMA EL ASEO DIARIO EN EL CUIDADO DE TU PIEL

VICHY
EN FARMACIAS

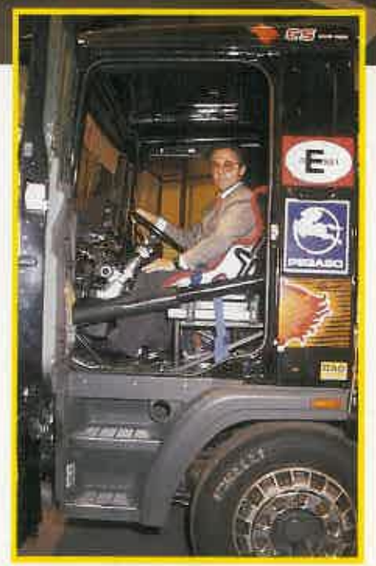
Renault y BMW fueron de las marcas mejor representadas en la Expomotor 89.

EXPOMOTOR COMPETICION

UNA INICIATIVA NECESARIA

EN nuestro país los deportes del motor están gozando de una gran expectación, motivada principalmente por el buen hacer de nuestros pilotos, que en distintas especialidades, están dejando el pabellón muy alto. Ahora, con la iniciativa de Javier Arnaiz, hombre dinámico donde los haya y con el patrocinio de las marcas más importantes relacionadas con el mundo de la competición, se ha celebrado en Bilbao del 5 al 10 de diciembre, en la Feria de Muestras, el primer salón del automóvil dedicado a los vehículos de competición, idea que en otros países funciona magníficamente y aquí en España, con el apoyo de las empresas relacionadas con los deportes del motor no dudamos que sucederá igual. Esta primera edición de la Expomotor, la podemos catalogar de exitosa. Pese a lo reacios que solemos ser en este país a iniciativas nuevas, ha reunido a un buen número de marcas, que han estado presentes con los vehículos y los pilotos que han defendido sus colores. Entre éstas cabe destacar a Renault, BMW, Nissan, Seat, Citroën y Pegaso, que contaban con los stands más grandes y donde se pudo admirar en el caso de BMW al M-3 vencedor del Campeonato de España de Rallyes y al triunfador en Grupo A en el Campeonato de España de Montaña. Renault por su parte expuso una muestra de sus actividades y así, contó con un R-21 Turbo del equipo español de la Europa Cup, un R-5 GT Turbo de rallyes, el conducido por Mercedes Rueda y un R-5 Iniciación, además de una muestra de sus automóviles de serie.

Seat mostró el Golf GTI que tan buen papel ha realizado en la Copa de España de Raids y el ya mítico Seat Ibiza Bimotor. Los responsables de Seat Sport, de-



Uno de los vehículos más impresionantes fue el Pegaso Troner de circuitos.

En el stand de Seat Sport estuvieron presentes sus dos pilotos oficiales: José María Serviá y Antonio Rius.

Citroën, entre una variada gama de vehículos de serie expuso el espectacular AX con tracción a las cuatro ruedas.

El stand de Marlboro fue de los que más llamaron la atención, no en vano contaron con un McLaren de F-1.

Entre las marcas que están prestando un fuerte apoyo al deporte del motor estaba muy bien representada Cepsa.

En la muestra hubo una buena representación de pilotos vascos, entre ellos y por méritos propios estuvo Aitor Zabaleta.

En Nissan se pudo apreciar la evolución de los Patrol que han estado representando a la marca en los grandes raids.

Entre los pilotos privados más representativos estuvo Herri Torrontegui, que posó orgulloso junto a sus motos.

Philips, marca que está dando un gran apoyo al mundo del motor. En su stand exhibió su vehículo más espectacular, el R-5 Maxiturbo 4x4.

En la zona dedicada a los pilotos privados estuvo Agustín Royo, que ha sido el brillante vencedor de la competida Copa Nissan 4x4.

partamento de competición de la marca se mostraron entusiasmados con los proyectos para el año 90, que desvelarán en unos días, y con los que esperan conseguir importantes triunfos.

Uno de los stands más interesantes fue el de Nissan, donde además de poder ver algunos de sus modelos de serie se pudo observar la evolución que han ido experimentando sus Patrol que compiten en el París-Dakar. Otra marca que también tiene que ver con el desierto, como es el caso de Pegaso, expusò uno de los camiones que han participado en la prestigiosa prueba africana, además del impresionante Troner de circuitos. Pero el vehículo que más llamó la atención de esta marca fue un legendario Z102 procedente de la colección Claret.

Otra marca importante fue Citroën, que entre sus vehículos contó con el AX 4x4 de los rallyes de tierra.

Al margen de las distintas marcas de vehículos presentes también estuvieron otras que apoyan de forma muy importante al deporte del motor, como pueden ser Philips, Cepsa y Marlboro. Además, estuvieron en la muestra vasca los vehículos de un buen número de pilotos privados, entre los que destacaron las motos de Herri Torrontegui.

Manuel Madrid
Fotos: ***Ramón Rodríguez***

HOMENAJE AL SUBCAMPEON DE ESPAÑA

EL pasado día 10 de noviembre, Max Meyer celebró una fiesta de homenaje a Anselmo Llovera, subcampeón de la Copa R-5 (de circuito), y en la cual se improvisó una rueda de prensa, que estuvo presidida por don Eduardo Prats (foto), director general de la empresa patrocinadora, para así dar su apoyo al subcampeón y al deporte del motor.

ESTAS NAVIDADES SERAN HISTORICAS

Este año sea original y haga historia. Regálese la colección completa de HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO (ahora sólo por **6.500 ptas.**). 18 tomos indispensables para conocer las grandes culturas. Escritos por los mejores especialistas. Y de regalo, una magnífica reproducción de la Dama de Elche.
Este año celebre unas Navidades de Historia.
Con HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO y la Dama de Elche.

Sí, deseo recibir la colección HISTORIAS DEL VIEJO MUNDO, que consta de 18 tomos, por un importe total de **6.500 ptas.** y obtener completamente GRATIS una reproducción de la Dama de Elche.

La forma de pago que elijo es la siguiente:
☐ Talón adjunto a nombre de INFORMACION Y REVISTAS, S. A.
☐ Giro postal a: INFORMACION Y REVISTAS, S. A. Calle Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid

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

Es una publicación del **Grupo 16**

PDM
CINTAS DE VIDEO
¡La imagen!
PDM VIDEOCASSETTE E-120 Ultra HG PRO
PDM VIDEOCASSETTE E-180 STANDARD HG
PDM VIDEOCASSETTE L-830 STANDARD HG
PDM VIDEOCASSETTE ICC-480 STANDARD HG Chrome
PDM VIDEOCASSETTE E-120 SUPER HG HiFi Chrome
PDM VIDEOCASSETTE SE-180 Super VHS
PDM VIDEOCASSETTE SE-C30 COMPACT Super VHS
PDM VIDEOCASSETTE EC-30 COMPACT SUPER HG
PDM VIDEOCASSETTE 90 P5-90MP 8mm VIDEO 8 MP
PDM: LA MEJOR IMAGEN
La más amplia gama de cintas de video del mercado, desde sistemas domésticos a profesionales. Imágenes nítidas, de brillantes colores y sonido perfecto, grabación tras grabación. PDM a la vanguardia de la tecnología.
PDM. LA IMAGEN.
100% CROMO-100% CALIDAD
PDM CINTAS DE VIDEO Y AUDIO
Grábatelo

DOS HORAS CITROËN AX EN JEREZ

UN MILLON PARA EL MEJOR

Enviado especial
Manuel Madrid

UN año más el colofón final a la temporada 89 de circuitos lo ha puesto Citroën con la celebración de las 2 Horas AX en Jerez. En un principio, debido a las fuertes lluvias que llevan varias semanas azotando la zona, se temió que se pudiesen llegar a suspender, no en vano en los entrenamientos libres del viernes cayó un intenso aguacero, que inundó de nuevo la región. Pero finalmente, las negras nubes que se empeñaron en anegar sin descanso el sur de España decidieron retirarse poco antes de disputarse las mangas de entrenos cronometrados, dando paso a un cielo brillante y azul, que se mantuvo durante todo el fin de semana.

Esta segunda edición de las 2 Horas AX atrajo a un buen número de pilotos veteranos, que hace incluso años que no corren. Y no era para menos, los suculentos premios que había en juego, un millón para los vencedores, era para animar a cualquiera. Entre los pilotos más importantes se encontraban Emilio de Villota, que hacía equipo con su sobrino Isidro Vaño, Alvaro de Arenzana, que lo hacía integrado en el equipo TDM, compartiendo volante con José Martínez y Antonio Albacete que corría con L.M. Rabadán. También reaparecían para la ocasión Cosme Domecq, Luis Verdú, Ricardo García Galiano y Jaime Reh. Al final el «kilo» fue a parar a manos de la pareja compuesta por Dionisio García Civera y Antonio Castro, que gracias a una magnífica regularidad, consiguieron imponerse a su feroz competencia.

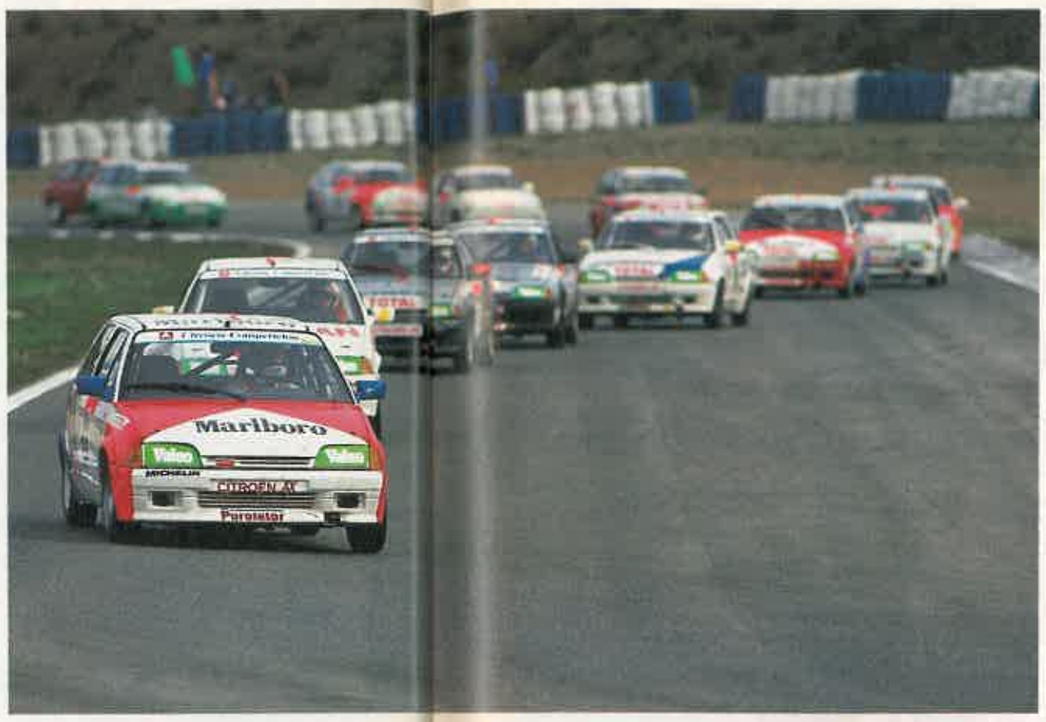
Debido a las deficiencias que se produjeron el año pasado a la hora de realizar los repostajes, la Federación Es-

El equipo compuesto por Castro-Civera fue el vencedor. Con su victoria, además de apuntarse un gran éxito deportivo a su palmarés, les sirvió para embolsarse el millón de pesetas que había de premio para los vencedores.

Gluckman, que se quedó con la palanca del cambio en la mano fue a parar a la puzolana. Afortunadamente le pudieron sacar y siguió en carrera. Al final él y su compañero Broorberg tuvieron que abandonar.

Autores de una excelente regularidad, el dúo Rodríguez-Verdú, este último reaparecía para la ocasión, consiguió alzarse hasta el segundo puesto en la clasificación final.

Los tres primeros clasificados mostraron su alegría en el podium. Junto a Castro-Civera y Rodríguez-Verdú se clasificaron en tercera posición el dúo Medina-Mora.



Gregorio Díez, que hacía equipo con Alfonso Sangrador realizó una magnífica actuación, venciendo en la primera carrera con autoridad. Al final la suerte los abandonó y debido a problemas mecánicos quedaron un poco retrasados. La segunda edición de las 2 Horas AX tuvo un buen ambiente.

pañola de Automovilismo, para evitar que se produjera alguna desgracia, obligó a la organización a cambiar el reglamento. De esta forma, después de buscar diferentes alternativas, optaron por dividir la prueba en dos carreras de una hora, con un intervalo entre las dos de treinta minutos, tiempo que podían aprovechar los participantes para repostar sin prisas y con las suficientes medidas de seguridad y realizar un cambio de neumáticos, además por supuesto de intentar reparar algún desperfecto mecánico. Por lo tanto, la parrilla de la primera carrera se conformó con los tiempos de entrenamientos cronometrados y la de la segunda en el orden que cruzaron la línea de meta.

Ya desde el principio se puso de manifiesto que iba a haber una gran competencia. Con el suelo húmedo, Antonio Albacete consiguió el mejor tiempo, pero a medida que se fue secando, los registros eran más rápidos, intercambiándose en la «pole» varios pilotos. Ya con el asfalto en buenas condiciones de nuevo, el equipo Albacete-Rabadán consiguió alzarse hasta la primera posición, pero finalmente el dúo compuesto por Sangrador y Díez se hizó con el mejor registro. En la primera carrera, Gregorio Díez que partía desde la primera posición se situó en cabeza y salvo en las dos primeras vueltas que se vio superado por Albacete, no tuvo el menor problema para cruzar la meta en solitario. Lo más interesante fue la lucha que mantuvieron por las posiciones de honor entre el mismo Albacete, Castro y De la Osa, hasta que Albacete, al quedarse con la palanca del cambio en la mano se vio obligado a entrar en los boxes con la correspondiente pérdida de posiciones. En la segunda carrera, Civera, que ocupaba

LO ULTIMO EN PORTA-SKIS

FABBRI SPORT BOX *Con capacidad para cuatro equipos completos de ski.*

PORTA-SKI DIVO

DE VENTA EN:

- **ADAICO, S.L.** C/ Iturralde y Suit, 24. Tel. (948) 242927. PAMPLONA
- **SORESA** C/ Angel de la Guarda, 15. Tel. (975) 227076. SORIA
- **RECAMBIOS QUITIRRI** C/ Díaz Bravo, 2. Tel. (948) 824186. TUDELA
- **ARELOSA, S.A.** C/ Labradores, 28. Tel. (941) 254608. LOGROÑO
- **RECAMBIOS BOLIVAR, S.A.** C/ Simón Bolivar, 17. Tel. (94) 4430195. BILBAO
- **DANOKAR, S.A.** C/ Ermodo, 4. Tel. (94) 6815457. DURANGO
- **COMERCIAL SAR, S.A.** C/ Siglo XX, 66. Tel. (93) 2568403. BARCELONA
- **DISTRIBUCIONES RUBEN** C/ Antonio Maura, 23. Tel. (976) 592541. ZARAGOZA
- **SPORT AUTO DE SANTANDER, S.A.** C/ Floranes, 48. Tel. (942) 372870. SANTANDER
- **AUTO RECAMBIOS AYON, S.L.** C/ García Morató, 1. Tel. (983) 473091. VALLADOLID
- **CREGAR, S.L.** C/ Ramiro II, 14. Tel. (987) 202951. LEON
- **SEMAUTO, S.A.** C/ Torres Quevedo, 13. Tel. (987) 410595. PONFERRADA
- **SPORT GARRIDO, S.A.** C/ Conde Cifuentes, 19-21. Tel. (958) 250655. GRANADA

Emilio de Villota reapareció en las 2 Horas AX haciendo equipo con su sobrino Isidro Vaño. A pesar de algunos problemas mecánicos finalizaron en una magnífica quinta posición.

el segundo puesto en la parrilla de salida, no tuvo ningún tipo de inconveniente para finalizar la carrera en primera posición. Sangrador, que merced a la victoria de su compañero partía en primera posición, después de mantenerse entre los primeros, debido a una bajada de rendimiento en su motor, poco a poco se fue quedando retrasado y sin opción a luchar por los primeros puestos. Algo muy similar le pasó a Emilio de Villota, que en las primeras vueltas de su manga realizó una gran actuación para después ir perdiendo posiciones. Al final gracias a su victoria en la segunda carrera y su segundo puesto en la primera, el equipo Castro-Civera se proclamó vencedor de la prueba, mientras que Rodríguez-Verdú que terminaron quintos en la primera carrera y segundos en la segunda se proclamaron subcampeones y Medina-Mora con sendos cuartos puestos fueron terceros. ■

CLASIFICACION FINAL

1º Castro Civera, 2.01.35.91. **2º Rodríguez-Verdú**, a 1.10.58. **3º Medina-Mora**, a 1.23.74. **4º Aráez-Ayuso**, a 1.28.61. **5º Vaño-De Villota**, a 2.26.36. **6º Aguado-Martínez**, a 2.44.04. **7º Bermúdez-Luengo**, a 3.27.97. **8º Cifuentes-Moro**, a 4.04.51. **9º Arzamendi- Aseguinolaza**, a 4.15.33. **10º Sangrador-Díez**, a 5.12.43.

JEREZ EN BREVE

ADEMAS de las Horas AX se disputó una carrera correspondiente al Campeonato Andaluz de clásicos. En un principio se situó en primera posición Manuel García con un Renault Alpine, pero a dos vueltas del final se vio obligado a abandonar dejándole el camino libre a Simon Watson al volante de un Mini Cooper. Segundo fue Charles Piccone con un Porsche 911 y tercero Rafael Ponce con un BMW CSi Alpine.

●César Cami es posible que participe en el 90 en el Campeonato de Producción con el Ford Sierra Cosworth que ha utilizado en el Campeonato Andaluz. También parece ser que quiere correr las 24 Horas de Spa haciendo equipo con el piloto argentino Cingolani. La preparación del coche correrá a cargo de RAS Sport.

●Iván Arias, vencedor de la Copa Citroën 89, no pudo estar en Jerez al encontrarse entrenando en Calafat con un Fórmula Ford 1.600, concretamente un Van Diemen del 86, vehículo que ha adquirido para entrenar y adaptarse a estos monoplazas. La temporada 90 de esta especialidad la afrontará con un monoplaza actual.

●Alvaro de Arenzana se quedó con las ganas de correr en las Dos Horas AX, al salirse de la pista a consecuencia de un toque con José Martínez, su compañero de equipo y no poder volver a la misma.

●El programa lo completó una prueba puntuable para el Campeonato Andaluz. El vencedor una vez más fue José Macías con el Opel Manta 400 de Gr. B. En segunda posición se clasificó César Cami con el Ford Sierra Cosworth ex-Romero, mientras que tercero fue Francisco Gilabert con un R-5 GT Turbo.

CATALOGO

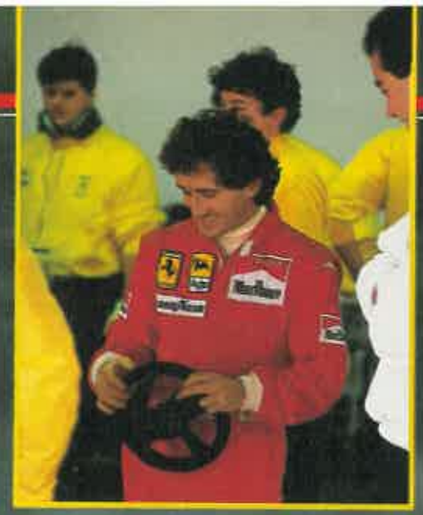
Motor 16 SEMANAL GRUPO 16

Un año en las carreras

- Circuitos
- Rallyes
- Raids
- Campeones de dos ruedas
- Resultados '89

ENTRENAMIENTOS F-1 ESTORIL

PROST, LA ESTRELLA DEL CIRCO



Alain Prost fue el centro de atención en los entrenamientos. Logró el mejor tiempo sin plantearse una lucha con Nigel Mansell. En todo momento se mostró a favor del cambio semiautomático ideado por John Barnard.

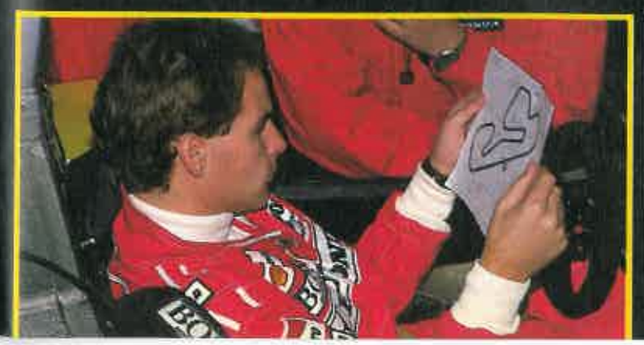
Enviado Especial
Gigi Corbetta

COMO en otros años, el primer conato de vida de la próxima temporada de Fórmula 1 coincide con la covocatoria que Good Year hace a todos los equipos que utilizan sus neumáticos. En esta ocasión, el escenario de las pruebas fue el circuito de Estoril que, a pesar de las inclemencias del tiempo, ha servido como banco de pruebas para los nuevos neumáticos de la marca americana, y sobre todo para seguir el proceso de adaptación de algunos pilotos a sus nuevas monturas.

A lo largo de los seis días de pruebas, los centros de atención fueron Alain Prost y las suspensiones activas que ensayaron las escuderías Benetton, March y Williams.

Al contrario de lo que se preveía, no hubo enfrentamiento deportivo entre Prost y su compañero Nigel Mansell. Ambos desarrollaron un trabajo diferente ya que Mansell conocía perfectamente el comportamiento del Ferrari 640, y Prost estaba obligado a seguir su fase de adaptación con el fin de poder aportar valiosos consejos en la evolución del monoplaza. Por primera vez, se vio fuera de Fiorano a Enrico Scalabroni, el hombre que ha sustituido a John Barnard y que dirigirá el futuro tecnológico de la Ferrari en los años venideros. Scalabroni se mostró muy preocupado con el desarrollo del 640, que seguirá en un ochenta por ciento las directrices marcadas por Barnard antes de su marcha de la Ferrari. El veinte por ciento restante correrá a cargo de Scalabroni que prevé modificar totalmente las suspensiones y también el criterio a seguir en la construcción del chasis.

Prost parecía más interesado que nunca en la parte técnica, y en ningun momento hizo ademán de medirse con Mansell que fue siempre más rápido que él. En los cuchicheos de los boxes se escuchó un fundado comentario del profesor, que elogiaba al 640 hasta el punto de considerarle uno de los mejores co-



Gerhard Berger no logró sacar partido a su McLaren MP 4/5. Aquí le vemos mientras estudia el trazado de Estoril a recorrer con el cambio manual.

Nelson Piquet centró su trabajo en desarrollar la suspensión activa del Benetton-Ford B 189. Después de dos días de modificaciones y comparaciones con el coche con suspensión tradicional, decidió rodar únicamente con el de suspensión activa.

ches probados por él, y muy superior al MP 4/5 en cuanto a chasis y suspensiones se refiere.

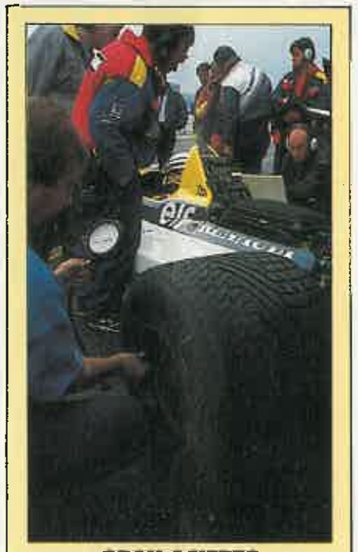
A lo largo de los seis días de pruebas, Prost rompió dos motores; en ambas ocasiones, se vio por la telemetría que parte del problema era su forma de conducir. Al parecer, el profesor no se acostumbraba a menejar las seis velocidades del cambio Ferrari, y en repetidas ocasiones reducía de la cuarta velocidad a la segunda elevando así las revoluciones del motor al máximo régimen. También, la facilidad de manejo del cambio semiautomático le inducía a reducciones muy apuradas que repercutían en la resistencia mecánica del propulsor. Al margen de estos problemas de adaptación, Prost se mostró muy a favor del cambio semiautomático, tanto por la facilidad de su manejo como por la rapidez de selección de las velocidades.

Como se ha dicho anteriormente, las suspensiones activas han caracterizado estos entrenamientos en los que se ha visto con claridad la tendencia de varios equipos a adoptar dicho sistema de suspensión cara a un futuro no muy lejano.

Bajo la dirección de Patrick Head, la escudería Williams se presentó con el nuevo FW13, todavía equipado con amortiguadores convencionales. Sin embargo, Riccardo Patrese se dedicó a probar una evolución del motor Renault V 10-RS 1 que además de encerrar múltiples mejoras mecánicas, estrenaba un nuevo sistema Marelli de regulación electrónica para la inyección y el encendido. Al contrario de las antiguas centralitas electrónicas, formadas por tres elementos, el sistema actual se concentra en un solo elemento como en el caso del sistema Bosch Motronic. Los resultados fueron totalmente satisfactorios y Patrese dijo que la respuesta del motor había mejorado sensiblemente. Por otra parte, los técnicos de Renault confirmaron la opinión de Patrese por medio de las lecturas llevadas a cabo con la telemetría que demostraban un incremento de la potencia además de un ligero ahorro de combustible. Otro punto a destacar en el nuevo sistema es la reducción del volumen de la centralita que permite una colocación más fácil y beneficiosa para ciertas soluciones aerodinámicas. Un sistema parecido lo ensayó con éxito también Ferrari, con la adición de un componente más destinado al cambio semiautomático.

Junto al FW 13, Williams utilizó el viejo FW 12 C en el que se había montado una nueva versión de la suspensión activa, más reducida de tamaño, pero basada en el sistema hidroneumático con funcionamiento semimecánico.

Nelson Piquet no perdió la ocasión para rodar sin parar con el Benetton-Ford B 189 que será el monoplaza a utilizar en la próxima temporada a la espera del coche que John Barnard está proyectando. Para Piquet había dos monoplazas, uno convencional y otro con suspensión activa. Los técnicos de Benetton guardaron con sigilo el mecanismo de la suspensión que, por lo que se pudo ver, es muy pequeño y carece de depósitos neumáticos voluminosos. En



GRAN ACIERTO

El dibujo de los neumáticos para suelo mojado ha tomado un nuevo rumbo. Good Year ha estrenado un nuevo tipo de cubiertas denominadas FV5 con dibujo asimétrico degradante. Segun Berger, Prost y Patrese, el rendimiento es excelente con cualquier cantidad de agua sobre el asfalto, y la estela de agua drena hacia los lados.

Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escríbanos a Jack Daniel Distillery-Route 1.(Pop.361). Tennessee 37352 U.S.A.

EN LA DESTILERIA DE JACK DANIEL'S, subir un barril de whiskey requiere unas manos seguras y brazos fuertes.

Richard McGee tiene ambas cosas. Y es tan bueno "leyendo" un barril como cambiándolo de lugar. El texto de la parte superior del barril le informa sobre cuánto tiempo este especial whiskey ha permanecido en bodega.
Y sobre si tiene ya la edad suficiente para salir al mundo. Dicen que casi nada mejora con la edad. Pero, tras un sorbo de Jack Daniel's, va a descubrir una rara excepción a esta regla.

Importador y distribuidor exclusivo: Comercial Rovirosa, S.A. Pau Claris, 110-BARCELONA

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

SUSPENSIONES QUE PIENSAN

En Estoril se pudo comprobar que Williams ha perfeccionado el mismo mecanismo que le permitió la victoria en el Gran Premio de Italia en 1987. Ahora es mucho más ligero y su volumen se ha reducido considerablemente. Por otra parte su funcionamiento consiste en mantener siempre la misma altura del coche desde el suelo y variar la dureza de los elementos de suspensión en relación con el trazado. Similar a éste es lo adoptado por Benetton, con la diferencia que su funcionamiento es principalmente neumático para reducir el peso y el volúmen de los componenetes.

El talón de Aquiles de ambos sistemas es el grave peligro que plantean en caso de avería. En el caso de que algo falle, el coche se quedaría totalmente sin suspensión, con el agravante de que suele suceder cuando el monoplaza está negociando las curvas más rápidas.

Sin embargo, este inconveniente no existe con la suspensión activa que March ha estrenado de forma experimental en Estoril. El mecanismo consiste en un control electrónico sobre el sistema hidroneumático de los amortiguadores para que conserven siempre la misma altura del fondo del coche respecto al suelo. En caso de producirse alguna avería, el monoplaza puede seguir con los amortiguadores tradicionales que están equipados de muelles.

cuanto a la competitividad del B 189 de cara a la temporada 89, Piquet afirmó que con un monoplaza como el B 189, equipado con un motor de ocho cilindros, potente, ligero y fiable, ensamblado en un conjunto al límite del peso permitido, será posible luchar contra los «poderosos». Tampoco descartó la posibilidad de utilizar la suspensión activa, siempre y cuando se alcance un buen nivel de fiabilidad mecánica.

En el box de March ya no estaba Adrian Newey, sin embargo, sus coches, los CG 891, estaban allí y Gustav Brunner era el nuevo director técnico responsable de su evolución. La única novedad consistía en un CG 891 equipado con suspensión activa, que conducía Bruno Giacomelli como piloto de pruebas. En una ocasión, el monoplaza experimental pasó a manos de Ivan Capelli y Mauricio Gugelmin que no lograron sacar conclusiones positivas al respecto.

La escudería Lotus estaba al completo, con Derek Warwick y Martin Donnally. Este último se limitó a rodar con el viejo coche todavía con motor Judd, mientras que Warwick estuvo ensayando a fondo el motor Lamborghini que equipará los futuros Lotus en 1990. Warwick trató sin miramientos el propulsor italiano con el fin de poner a prueba la instalación del mismo en el Lotus 101 T y a la vez la fiabilidad mecánica. El resultado fue satisfactorio, aunque se comprobó que todavía falta bastante potencia.

Después de la marcha de Ros Brown de Arrows, ha ocupado el puesto de director técnico el joven ingeniero James Robinson, que de inmediato ha empezado a contar con la colaboración y experiencia de Michele Alboreto. Estos ensayos han servido al equipo inglés para que Alboreto diera su opinión sobre los puntos a modificar en el A 11.

La escudería Tyrrell se limitó a cumplir el expediente, ya que para 1990 el 018 será totalmente cambiado y utilizará el motor Mugen. Por el contrario, Ligier y Lola, ocuparon su tiempo en permitir a sus nuevos pilotos la adaptación a los monoplazas. ■

LOS MEJORES TIEMPOS

1º.A.Prost (Ferrari 640) 1.17.10. **2º.A.Nannini** (Benetton-Ford) 1.17.69. **3º.A.Morbidelli** (Ferrari 640) 1.18.05. **4º.N.Mansell** (Ferrari 640) 1.18.15. **5º.R.Patrese** (Williams-Renault) 1.18.20. **6º.G.Berger** (McLaren MP4/5) 1.18.49. **7º.E.Bernard** (Lola-Lamborghini) 1.19.17. **8º.I.Capelli** (March-Judd) 1.19.21. **9º.N.Piquet** (Benetton-Ford) 1.19.30. **10º.M.Gugelmin** (March-Judd) 1.19.70. **11º.P.Alliot** (Ligier-Ford) 1.19.71. **12º.N.Larini** (Ligier-Ford) 1.19.89. **13º.M.Blundell** (Williams-Judd) 1.20.10. **14º.J.Lehto** (Onyx-Ford) 1.20.32. **15º.D.Warwick** (Lotus-Lamborghini) 1.20.40. **16º.J.Alesi** (Tyrrell-Ford) 1.20.50. **17º.M.Alboreto** (Arrows-Ford) 1.20.60. **18º.M.Donnelly** (Lotus-YJudd) 1.20.65. **19º.Y. Dalmás** (AGS-Ford) 1.20.75. **20º.A.Suzuki** (Lola-Lamborghini) 1.20.90. **21º.B.Giacomelli** (March-Judd) 1.22.57.

A pesar de estar equipado con el motor Lamborghini, el Lotus 101 T no dio muestras de competitividad. Derek Warwick hizo todo lo posible para sacar el máximo partido a su coche, y sólo logró probar la buena fiabilidad del motor italiano.

Tampoco en esta ocasión Williams dejó ver la suspensión activa del FW 13. Riccardo Patrese registrò un buen tiempo a pesar de utilizar el FW 13 con amortiguadores convencionales.

ESTORIL EN BREVE

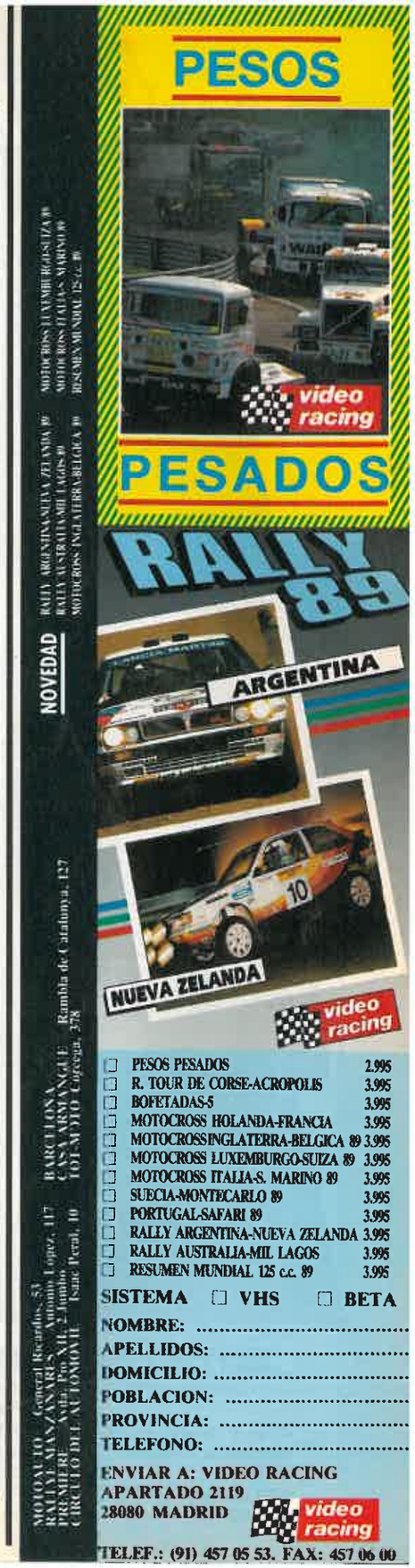
● Después de la compra de Arrows por parte de un grupo financiero japonés, cabe la posibilidad de que la escudería inglesa utilice motores Yamaha en la temporada de 1991.

● Se sabe a ciencia cierta, que las lenguas de doble filo han propagado comentarios de lo más sorprendentes. Por lo visto, el brasileño Ayrton Senna comentó a otro piloto amigo suyo, que el chasis del McLaren MP4/5 dejaba mucho que desear, y que los resultados fueron fruto de los setenta caballos de potencia que el motor Honda tiene de ventaja sobre el resto de sus rivales.

● A raíz de una serie de malos entendidos entre Bernie Ecclestone y Ron Dennis, este último se ha propuesto formar un grupo de escuderías para frenar la voluntad del gran Bernie. Por el momento, Dennis ha comprado el cuarenta por ciento de las acciones de la Tyrrell y otro buen «paquete» de la Onyx. También se comenta que Dennis fue el mediador de la compra de Arrows por los japoneses.

● Después del adiós de John Barnard, la Ferrari ha rehabilitado varios mecánicos alejados de la F-1 durante el «reinado» del técnico inglés, y con el fin de recuperar talentos, ofreció a Harvey Posthletwite regresar a Maranello. En este último caso la negativa fue rotunda.

● Los cónyuges Waissman, expertos en cajas de cambio para F-1, aseguran haber descubierto un sistema neumático para el funcionamiento del cambio Ferrari.



☐	PESOS PESADOS	2.995
☐	R. TOUR DE CORSE-ACROPOLIS	3.995
☐	BOFETADAS-5	3.995
☐	MOTOCROSS HOLANDA-FRANCIA	3.995
☐	MOTOCROSS INGLATERRA-BELGICA 89	3.995
☐	MOTOCROSS LUXEMBURGO-SUIZA 89	3.995
☐	MOTOCROSS ITALIA-S. MARINO 89	3.995
☐	SUECIA-MONTECARLO 89	3.995
☐	PORTUGAL-SAFARI 89	3.995
☐	RALLY ARGENTINA-NUEVA ZELANDA	3.995
☐	RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS	3.995
☐	RESUMEN MUNDIAL 125 c.c. 89	3.995

SISTEMA ☐ VHS ☐ BETA

NOMBRE: .....

APELLIDOS: .....

DOMICILIO: .....

POBLACION: .....

PROVINCIA: .....

TELEFONO: .....

ENVIAR A: VIDEO RACING
APARTADO 2119
28080 MADRID

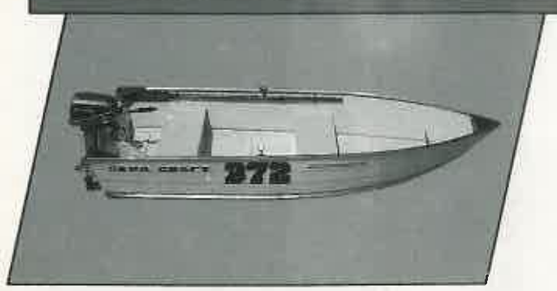
TELEF.: (91) 457 05 53. FAX: 457 06 00

EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDE® Fuerabordas — OMC Cobra™ Dentro Fuerabordas

OMC Sea Drive® Motores con Bracket — FOUR WINNS™ Embarcaciones

SARA CRAFT® Botes de aluminio



EXCLUSIVAS EN TODOS LOS MARES

Sea diferente.

Navegue en otra clase.

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

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

Sea exclusivo.

Navegue en otra clase.

MOTORMASO
Experiencia de toda confianza.

MOTORMASO S.A.
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

TODO TERRENO

OBJETIVO CUMPLIDO

DURANTE el largo puente de principios de diciembre, catorce coches —cuatro Toyota, cuatro Suzuki, tres Land Rover, dos Lada y un UMM— fueran todas las que completaron la excursión-aventura que bajo el nombre de Objetivo Oribio 89 organizaba el club lucense Quatro Wd. Por tierras de León y Lugo, los integrantes de la expedición cubrieron cuatro difíciles etapas por estos bellos parajes en las que, en algunos puntos debido a las extremadas condiciones del terreno, fue imprescindible el uso del cabrestante para que la caravana siguiera su camino hacia la cumbre del monte Oribio que se encuentra a 1.500 metros de altitud. Objetivo que finalmente alcanzaron todos los participantes tras superar con grandes esfuerzos numerosos vadeos, pasar por las estrechas corredoiras gallegas y superar las cimas.

LE MANS

SERIAS DIFICULTADES

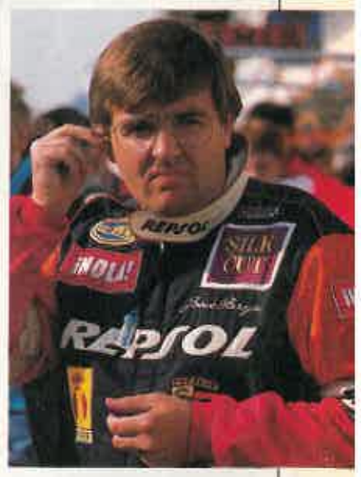
EL presidente de la Federación Internacional del Automóvil, el poderoso francés Jean Marie Balestre, va a pasar a la historia por sus polémicas decisiones. La última es la supresión de las 24 Horas de Le Mans del Campeonato del Mundo de Sport Prototipos. La razón última es su enfrentamiento personal con la entidad organizadora, el Automobile Club de l'Ouest. La razón esgrimida es la prohibición de que en las carreras de resistencia haya circuitos con rectas de más de 2 kilómetros. Esto obliga al A.C.O. a diseñar algo distinto a la archifamosa recta de las Hunadiéres, que con sus más de 5 km de longitud permiten velocidades superiores a los 400 km/h. La solución propuesta, la de hacer dos «chicanes» en la recta, no gusta ni a los organizadores ni a la mayoría de los pilotos encuestados. Asunto a seguir.

SPORT PROTOTIPOS

REPSOL, CON BRUN

LA firma Repsol ha firmado un acuerdo de patrocinio con el equipo Brun, que participará en el Mundial de Sport del 90. El acuerdo prevé la participación del equipo en todas las pruebas del mundial, con un coche con los colores de la marca española, que será conducido por el propio Walter Brun y por Jesús Pareja. Para la prueba española (que debe celebrarse en el Jarama), Pareja formará equipo con Oscar Larrauri. El segundo coche debe ser conducido por Oscar y por Harald Huysman. Larrauri también deberá formar equipo con Pareja en las 24 Horas de Le Mans.

Este acuerdo no tiene nada que ver con la posible incorporación de Luis Pérez-Sala en el equipo Brun de Fórmula 1. Entre otras cosas porque para la F-1 se cuenta con el patrocinio de Penzoil, fabricante americano de aceites, que invalida por tanto cualquier posible acuerdo con Repsol.

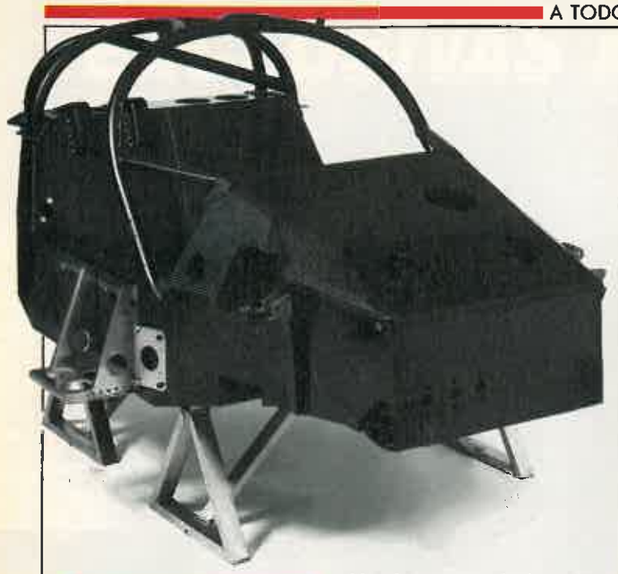


CAMPEONATO INDY

MARCH EXCLUSIVO

LA mítica marca de chasis March ha decidido que en la próxima temporada del campeonato americano Indy única y exclusiyamente proporcionará sus chasis a Alfa Romeo y Porsche.

La decisión se ha tomado teniendo en cuenta que las dos marcas elegidas son sus mejores clientes y por ello seis de los chasis serán para Porsche y cuatro para Alfa. Todos estos chasis estarán debidamente adaptados para este singular campeonato que se disputa sobre circuitos ovales. También March está desarrollando un chasis para participar en Sport Prototipos en 1991.



PORSCHE

CHASIS NUEVO PARA RESISTENCIA

LA empresa Vern Schuppan Limited está desarrollando un nuevo chasis para el futuro Porsche 962 de Sport Prototipos. Este nuevo chasis está siendo realizado aplicando los últimos avances tecnológicos y utilizando en su construcción fibra de carbono y materiales compuestos que reemplazan al hasta ahora imprescindible aluminio. Los nuevos materiales confieren al conjunto un menor peso y una mayor resistencia.

Los responsables de la marca alemana están convencidos de que la utilización de este revolucionario chasis va a suponer un paso adelante en sus éxitos deportivos.

PARIS-DAKAR

PEUGEOT, DE AMARILLO

LA carrera que está centrando el interés de todos los aficionados y profesionales del automovilismo es la próxima edición del París-Dakar. Una de las novedades es que Peugeot va a volver a los colores originales con los que comenzó su aventura africana, el amarillo de Camel. Los 405 turbo 16 oficiales, capitaneados por Ari Vatanen, lucharán por la victoria otra vez bajo el patrocinio de esta marca.

CARRERA DE CAMPEONES

PURAS, CON EL M-3 DE BASSAS

COMO broche final de la Expomotor 89 se celebró la ya clásica Carrera de Campeones-III Trofeo Villa de Bilbao, que en esta edición cambiaba su filosofía y de ser puramente de exhibición pasaba a tener un carácter de competición. El funcionamiento de la carrera pasaba a ser muy similar al de la prueba que organiza Michéle Mouton, es decir, por medio de eliminatorias, en las que se enfrentaban todos los participantes con los mismos coches. El circuito también sufría importantes modificaciones, de disputarse en el barrio de Txurdinaga pasaba a celebrarse en uno situado en el Campo Municipal de Garellano, de tierra y asfalto. Los vehículos elegidos para esta prueba fueron el BMW 318 is y el Renault 21 TXE, los dos modelos de estricta serie. Los pilotos que tomaron parte fueron: Bassas, Puras, Vilariño, los hermanos Serviá, Cañellas, Beni Fernández, Rius, Bardolet, Capdevila, Muñoz y Riera, que a última hora reemplazaba a Zanini. En las primeras eliminatorias se clasificaron Puras, Bardolet, José María Serviá, Capdevila, Riera y Cañellas. El actual Campeón de España de Rallyes Josep Bassas, que partía en primera posición, no encontró el circuito en buenas condiciones y quedó eliminado, al igual que Vilariño y Beni Fernández. Se dio la casualidad de que los pilotos que en la primera manga participaron en los últimos lugares consiguieron los mejores registros.

En la semifinal, el numeroso público que acudió a presenciar el acto invadió la zona de asfalto del circuito y, por lo tanto, la organización decidió suspender esa parte del recorrido y realizar sólo la zona de tierra ubicada dentro del campo de fútbol. Al no realizarse la parte de asfalto, la semifinal, que estaba previsto disputarla con el R-21 Turbo de la Europa Cup, se hizo con el BMW M-3 con el que Bassas ha conseguido en el 89 el campeonato de la especialidad. Este, que estaba eliminado, vio cómo los pilotos clasificados se montaban en su coche y él tenía que ver el espectáculo desde las gradas. Aquí se clasificaron sólo tres participantes, que fueron: Puras, Bardolet y Riera, que se enfrentaron de nuevo con el BMW M-3 de Gr. A. Bardolet puso de manifiesto su buen hacer y consiguió un excelente registro, pero Xavier Riera, que se ha proclamado Campeón de España de Montaña de Gr. A con un vehículo similar, en una magnífica actuación, consiguió rebajar el crono de Bardolet, cuando todo parecía que estaba ya sentenciado. Puras, en un alarde de facultades, terminó imponiéndose con autoridad. La prueba se clausuró con una exhibición de Bassas al volante del M-3 que puso de pie a todo el público y Cañellas con el Pegaso Troner con el que ha participado en las pruebas que componían el campeonato europeo de la especialidad.

Boxes

• **DANIEL ALONSO,** vencedor de la Copa de España de Rallyes, no ha podido pelearse por el Campeonato de Asturias. Un serio **accidente** de circulación le ha apartado momentáneamente de la práctica del automovilismo. El campeonato regional ha

ido a parar a manos de **Kiko Cima.** Desde estas páginas deseamos una pronta recuperación del piloto avilesino.

• **DEFINITIVAMENTE,** José María Ginés será el piloto español de un potente equipo de **UMM** que participará en el Campeonato de España de Raids con tres coches. Al lado del piloto madrileño se alineará un portugués y un tercer hombre aún sin decidir. Lo que está decidido es la ruptura de Ginés con Santana-Zanini.

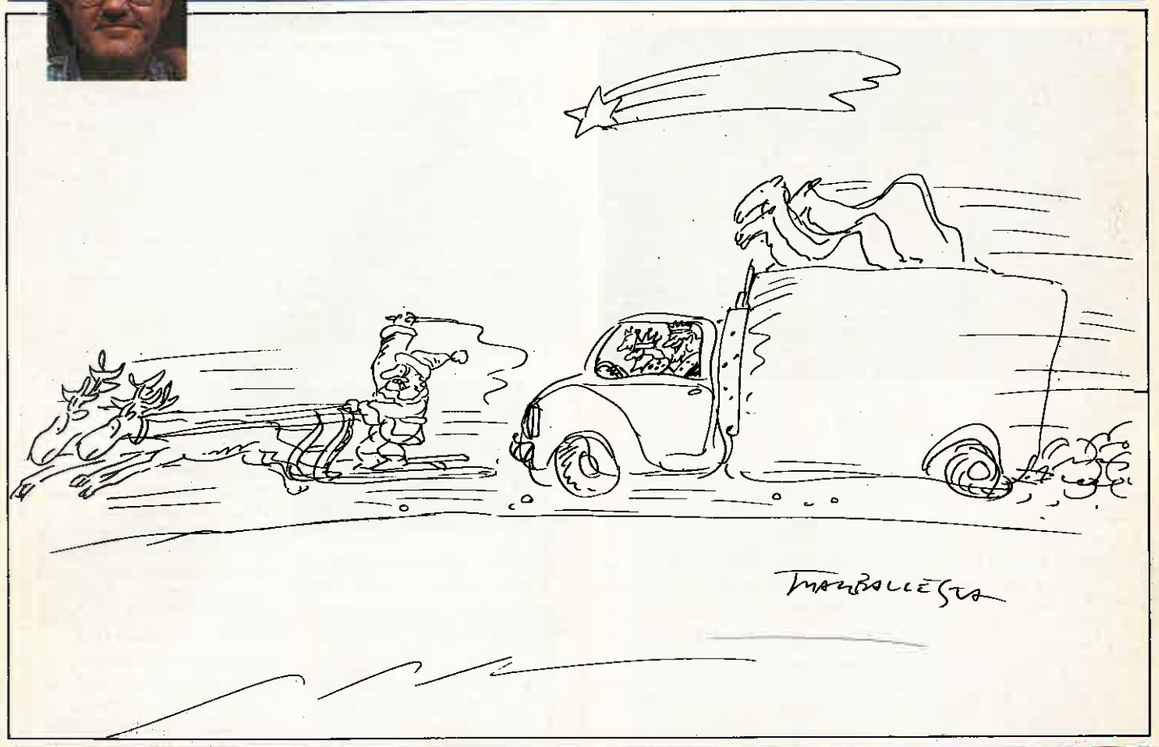
• **VICKI MASANA,** una de las musas de los rallyes nacionales, deja **Seat Sport,** donde se ocupaba de las Relaciones Públicas, para incorporarse a **Motul.** Esta firma de lubricantes quiere entrar en el deporte nacional con toda intensidad, y no podía haber elegido a nadie mejor para potenciar su imagen. Motul tendrá su mayor aportación en el equipo de **Pep Bassas,** Campeón de España de rallyes.

• **MERCEDES** apuesta por las jóvenes promesas, de esta forma en la temporada 90 de **Sport Prototipos** a los pilotos habituales: Schlesser, Baldi y Mass, se unen **Karl Wendlinger, Heinz Harald Fretzen** y **Michael Schumacher,** provenientes de la F-3 alemana. Estos pilotos participarán alternativamente con Baldi con el modelo **C9,** mientras que Schlesser y Mass lo harán con el sofisticado **C11.**

• **INVERNAL VESPA** va a cumplir su novena edición el próximo **16 de diciembre.** El recorrido será por la Comunidad de Madrid. La inscripción en este acontecimiento reservado a las **«vespas»** es de quinientas pesetas para el piloto y trescientas para los acompañantes.

• **EL CIRCUITO DE JEREZ** ha sido el escenario elegido por el equipo Ducados-Yamaha para que **Juan Garriga** realizara sus primeros entrenamientos con la **Yamaha 500.** Al finalizar los dos días de entrenamientos Garriga estaba satisfecho por haber podido empezar a trabajar con su nueva moto.

BALLESTA



CATALUNYA EXPRESS

Lo que viene: carreras espectáculo

J. M. CASANOVAS

VAMOS a intentar explicar cómo y por qué nacen una serie de nuevas competiciones que se están convirtiendo en auténticas clásicas y que demuestran el **futuro esplendoroso** que aguarda al **deporte del motor** en la década de los noventa.

Los pilotos aman las carreras. Las marcas necesitan la competición. La competición cada día más tiende hacia el espectáculo. **El espectáculo atrae a los aficionados**. Donde hay espectáculo no puede faltar la televisión. Y si la televisión y las gradas cuentan con el favor de los espectadodres, la publicidad acude rápida porque la rentabilidad es clara.

No acabamos de descubrir la **sopa de ajo** ni tampoco el círculo mágico que ha convertido a todo aquello que huela a gasolina en un espectáculo codiciado por las cadenas de televisión . Pues es lógico ante el gran impacto que tienen las carreras entre la juventud, que se inventen fórmulas nuevas y no vistas.

Los Grandes Premios, los rallyes, las pruebas de prototipos y el Continental Circus de motos, están ahí. Pero al igual que hace más de diez años un iluminado como Sabine se inventó el París-Dakar, **ahora están floreciendo nuevas competiciones** en pequeños recintos donde los aficionados lo pasan en grande y la televisión los convierte en espectáculos **que rozan el show**.

Con esta filosofía se plantea la **CARRERA DE LOS CAMPEONES**, que reúne cada año a los mejores especialistas -en Alemania participó **Sainz**- del mundo de rallyes y que compiten con coches distintos. Lo mismo podríamos decir de la carrera de **FORMULA 1** que organiza el **Motor Show de Bolonia** sobre un trazado de solo un kilómetro y que este año fue ganada por **Luis Pérez Sala**. Son carreras de exhibición donde la espectacularidad y la emoción se dan la mano. Carreras por eliminación, con pocas vueltas, muchas salidas y tope de derrapajes.

En motos, sucede tres cuartos de lo mismo. Ya es tradicional el **SUPER-CROSS INDOOR DE BERCY**, el magnífico palacio de deportes de París, que reúne a los mejores especialistas americanos. En la pista polideportiva, montan un auténtico mini-circuito de cross, donde las motos vuelan y los saltos se suceden. En trial, se ha copiado la fórmula y en toda España se cuentan por éxito los **trial indoor** que se multiplican por doquier. Lo último en dos ruedas, son las carreras de **supertrack con motos de trail** y mezclando todo ello con el asfalto y la tierra.

En invierno, donde antes apenas había competición, el deporte del motor está abriendo una nueva vía. Los aficionados disfrutan, la televisión paga y los sponsors no faltan. Con el negocio asegurado, el éxito, a nivel de espectáculo, será la guinda.

Lava y musgo de Eldhraun, Islandia, el 25 de mayo de 1989 a las 18.40 h.

¿QUÉ HORA ES?

UNA ETERNIDAD. Apenas ha contestado y la respuesta ya no es cierta. Ya no es la hora de hace un instante. El tiempo es una joya invisible. El tiempo es el secreto que modela nuestra vida. Nos dedicamos a hacer que este secreto sea algo visible.

FIDELIO
Colección
La colección clásica entre las clásicas, chapado de oro de 18 quilates, sumergible a 30 m.

RW
RAYMOND WEIL
GENEVE
LE TEMPS CRÉATEUR

Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

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

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

BOSCH