

DEPORTE

F-1 EN BELGICA / RALLIYÉ DE LOS MIL LAGOS

COLECCIONABLE



SEMANAL
Motor 16
GRUPO

2 de septiembre de 1989 • Núm. 306 • 275 ptas.

PRUEBA

Z1

CAPRICHÓ DE BMW



LO ÚLTIMO



CAMBIA EL RENAULT 21

MOTOCICLISMO

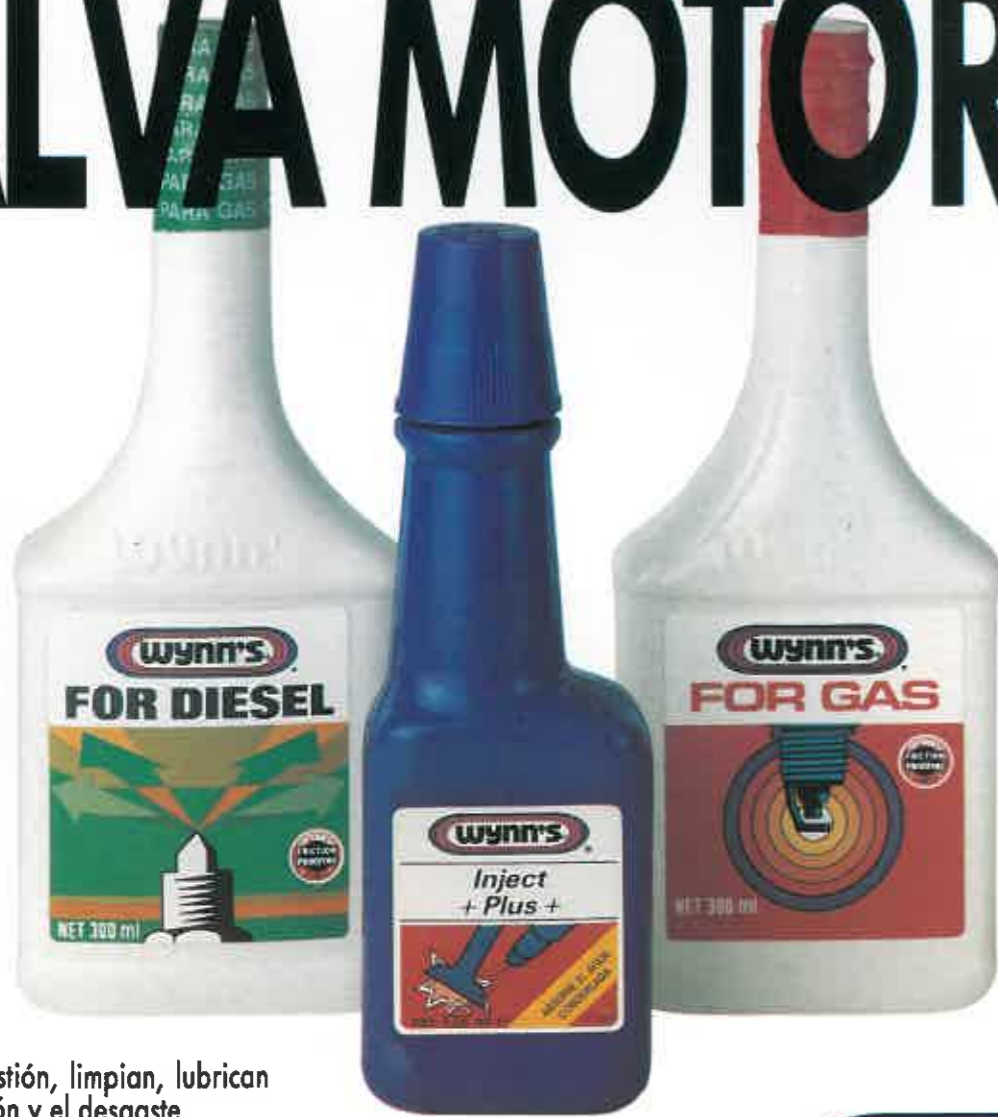


HERREROS Y CRIVILLE CAMPEONES



SALVA VIDAS

SALVA MOTORES



Mejoran la combustión, limpian, lubrican y evitan la corrosión y el desgaste.
 Wynn's For Diesel para motores de gasóleo.
 Wynn's Inject Plus para motores de inyección a gasolina.
 Wynn's For Gas para motores de carburación a gasolina.
 Cualquiera que sea el sistema de combustión de su motor, asegúrele una larga vida. Póngale Wynn's.



«Sito» no está solo

La fiesta del motociclismo español se celebró el pasado domingo en Checoslovaquia. Brno, su capital del motor, fue el escenario y los protagonistas, Manuel «Champi» Herreros y Alex Crivillé.

¡Qué temporada! Tres títulos mundiales de velocidad y uno de trial, que la próxima semana —o a más tardar la siguiente— irá a manos de Jordi Tarrés. Pero eso no ha sido todo. Carlos Cardús y Herri Torrontegui también pertenecen al club de los ganadores. Ambos han subido a lo más alto del podio este año. Lo mismo que nuestro ya ex bicampeón, Jorge Martínez «Aspar», que en Brno demostró su deportividad y echó una mano al compañero «Champi». El motociclismo español ya no es monopolio de uno o de dos pilotos. Este año las cosas han rodado mejor que nunca. Crivillé se ha proclamado como el Campeón más joven de la historia. Tiene el futuro en sus manos. Igual que «Sito», igual que «Aspar» o Juan Garriga, siempre con metas más altas. La fuerza de la juventud les empuja como «hombres bala».



«Champi» Herreros, Herri Torrontegui y Jorge M. «Aspar».

Ahora, todos piensan en el 90. Las perspectivas que se les ofrecen son inmejorables. Y el indudable riesgo que plantean los cambios de cilindrada es como una salsa picante. La presencia en el medio litro es segura con «Sito» y muy probable con Garriga. «Aspar» pasaría a los 250 centímetros cúbicos y Crivillé se lo piensa. En Derbi tienen que replantearse la situación. Los 80 se acaban y en 125 hay que mejorar. La temporada próxima puede ser la de las sorpresas.

La semana pasada se vivieron momentos de gloria y es bueno acordarse de los patrocinadores, de su labor, clave como siempre. Dieron su apoyo incondicional y han recibido un fruto generoso, en abundancia, desde las primeras carreras. El colofón han sido los tres títulos mundiales. Si a ellos se suman los restantes podios de los otros pilotos españoles, los motivos para estar satisfechos son millonarios en repercusión publicitaria. Sin duda será uno de los motivos para asistir nuevamente a la cita del Mundial 90.

Alberto Mallo

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
8	A FONDO Z1: Capricho de BMW
16	LO ULTIMO R-21: Cambio de cara
20	AL VOLANTE Mercedes 190, 200/300
25	MERCADO Vehículos de protección civil
26	PRECIO COCHES NUEVOS
32	PRECIO COCHES USADOS
35	ECONOMIA Autopistas de peaje
46	CRUCIGRAMA



49	GENTE Albert Franz Hauser
51	COMPRAR Y VENDER
61	CUENTENOS SU CASO
64	OCIO Hovercraft: volar en el agua
67	DEPORTE A todo gas
68	MOTOS G. P. Checoslovaquia
72	RALLYE 1.000 Lagos
76	RAID Transpaña
78	F-1: G. P. de Bélgica

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

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

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha y M.ª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerrado. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnaú. P.º San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Lotes Peyra (Barcelona). Director Administrativo: Salvador González. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Gerente Cataluña: Carmen Domenech.

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

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid 28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 NYRE E. Telefax: 407 24 22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valle. Teléfono: 266 04 02-03. Fotocomposición: Procomsa, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: SGEL. Polígono Industrial. Avda. Valdelaparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

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



PAG. 38: LOS GTI DE BOLSILLO

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



En voz baja

- Los países orientales están decididos a dar la batalla del automóvil. China tiene un proyecto de gran envergadura, como es el de fabricar 300.000 coches Citroën al año. Este proyecto podría ponerse en marcha en 1993. El otro país que quiere llegar a un acuerdo con un fabricante europeo es Corea, y el socio previsto, Volvo.
- Se perfila como definitiva la presencia

de un Audi 90 descapotable en el Salón de Francfort. Este modelo será presentado por la propia Audi, que tiene prevista su producción en serie para más adelante.

- Se rumorea que un alto cargo de FASA Renault podría pasar a la dirección comercial para Europa de la Regie Renault, después del notable esfuerzo hecho por la marca del rombo para mejorar la calidad de sus productos.
- Fiat trabaja sobre el coche electrónico. Son varios los prototipos Panda movidos por electricidad que circulan por los alrededores del centro técnico de Orbassano.



VESPA

CRECIMIENTO QUE NO CESA

La compañía Moto Vespa ha conseguido el récord nacional de ventas del sector en un solo mes, con 18.000 vehículos colocados en el mercado en junio pasado. La empresa ocupa el primer puesto del ranking nacional de vehículos de dos ruedas con 67.357 unidades vendidas hasta julio de este año. Como ya es sabido, el vehículo de más aceptación de la marca, sobre todo entre los más jóvenes, es el popular Vespino.



HONDA CONVENCE

EXITO EN USA

HONDA ha conseguido, por tercer año consecutivo, el primer lugar en las listas americanas de «Satisfacción del Cliente». Acura, la división de Honda especializada en vehículos de alto nivel, supera por poco a Mercedes-Benz, mientras que el tercer puesto es para la propia Honda, el cuarto lugar es para Toyota y el quinto es para Cadillac. Las listas de satisfacción por modelos también se abren con el Acura Integra, el se-



FORD EUROPA

A POR EL TERCER TURNO

FORD Europa está estudiando la implantación de turnos de veinticuatro horas durante seis días a la semana en sus fábricas del Continente, y para ello ya ha iniciado negociaciones con representantes sindicales de las factorías del Reino Unido. Esta medida afectaría, de hacerse efectiva, a las instalaciones de Ford en España, país en el que General Motors ya ha puesto en marcha el tercer turno, y donde Fasa Renault está negociando la misma decisión. Ford Motor ha anunciado también unos beneficios de 1.400 millones de dólares (unos 168.000 millones de pesetas) en el segundo trimestre de 1989, lo que supone un aumento de 260 millones de dólares.



NISSAN FORD 4x4

OBJETIVO 93

CON el acuerdo de colaboración entre Nissan y Ford para fabricar un vehículo todo terreno en Barcelona ya firmado, ahora los técnicos de las respectivas marcas están trabajando a fondo para

materializar los primeros rasgos del vehículo. Tal y como ya se había adelantado, el nuevo modelo será de un tamaño algo menor que el actual Patrol y sus líneas serán redondeadas y algo más aerodinámicas de lo que es habitual en un todo terreno. La principal responsabilidad de la realización técnica del coche

recaerá en el centro de estudios de Nissan en Europa. Los primeros modelos saldrán de las cadenas de montaje que tiene Nissan-Motor Ibérica en Barcelona a partir de la primavera de 1993, con una producción de 50.000 unidades al año. Esto va a suponer unas inversiones de 30.000 millones de pesetas.

SIN PLOMO

¿GASOLINA MAS BARATA?

EL Ministerio de Industria ha presentado a los responsables de Economía y Hacienda una propuesta para que se reduzca la carga fiscal a la gasolina sin plomo, con el objeto de situar



los precios a un nivel similar o ligeramente inferior al de la gasolina super. Este recorte trataría de incentivar el consumo de este carburante «limpio». Actualmente el precio en refinería de la gasolina sin plomo es un 9,1 por ciento superior al resto de las gasolinas, y su bajada sólo se conseguiría mediante la reducción de su componente tributario.

GAMA AUDI

SALIDA EN FRANCFORT

TAL y como viene siendo habitual, Audi presentará en el próximo Salón de Francfort las modificaciones de su gama para 1990. La línea general es de continuidad, con una serie de retoques que afectan principalmente a la estética y el equipamiento. Entre las novedades más destacables están la apari-

ción del motor diesel 1.9 con bajo nivel de emisiones nocivas para la gama del Audi 80; desaparece, pues, el motor 1.6 Turbo. En los Audi 90 hay retoques estéticos en el frontal e interior con nuevas tapicerías. También desaparece el motor diesel 1.6 Turbo.

Los Audi Coupé incorporan en las versiones de tracción delantera el motor de 20 válvulas de 170 caballos que hasta ahora sólo llevaban las versiones con tracción a las cuatro

ruedas. En cuanto a los 100, la principal novedad reside en el nuevo motor diesel, que ha subido de cilindrada hasta los 2,4 litros, con lo que la potencia se sitúa en 82 caballos. En la Serie 200 se incorporará opcionalmente el sistema Airbag, junto con el Proconten, además de montar una preinstalación de teléfono. Por último, es destacable el nuevo motor 2.2 de cinco cilindros y cuatro válvulas por cilindro, que desarrolla 220 caballos para el Quattro.



Nueva estética del 90. En el interior también hay cambios



Motor diesel para la serie 100. Ahora la potencia es de 82 caballos

VW SEAT

PETICION DE MAS AYUDA

LA marca Volkswagen ha anunciado que en 1990

comenzará a construirse su nueva planta de Martorell, para lo que desea un nuevo apoyo del Gobierno español por la vía de las subvenciones. La petición fue realizada recientemente por el presidente del grupo alemán,

Carl Hahn, al titular español de Industria, Claudio Aranzadi. Esta inversión podría encontrar el obstáculo anunciado por la Comunidad Europea respecto a la concesión de ayudas estatales a empresas privadas.

Verde y Rojo



● La manía de bloquear las calles de una ciudad para protestar por lo que sea no descansa ni en verano. La pasada semana, medio centenar de transportistas de contenedores de escombros bloquearon el madrileño Paseo de la Castellana. ¿Cuándo aprenderán algunos a respetar los derechos de la mayoría?

● El alcalde de Las Palmas ha sembrado la ciudad de semáforos, y ante las protestas de automovilistas y vendedores no se le ha ocurrido más que pedir que «las casas de coches contribuyan económicamente a solucionar los graves problemas de tráfico que sufre nuestra ciudad». Como dice el refrán, además de cornudos, apaleados.

● Y con dos ruedas para el acuerdo Cagiva-Ferrari que promete un resultado excepcional, una motocicleta superlativa que llevará un motor de cuatro cilindros en línea creado por los magos rojos de Maranello.

● A los talleres que han permanecido abiertos durante el mes de agosto. Muchos usuarios han visto el cielo abierto después del chasqueante «cerrado por vacaciones». Nos consta, además, la existencia de ayuda de algún servicio oficial a vehículos de otras marcas de la competencia.

El coche que empieza donde los demás terminan.

En unos segundos descubrirá que todo lo que podía exigirle hasta ahora a un automóvil es sólo el principio de lo que puede esperar del nuevo Audi V8.

En potencia y prestaciones, el límite. Un motor de 250 CV, 8 cilindros de aleación ligera y 32 válvulas de pura energía bajo el control de una caja de cambios automática con tres modalidades de conducción: económica, deportiva o manual. A elegir en cada momento. Y el exclusivo diferencial Torsen, que reparte la fuerza motriz entre los ejes y garantiza la máxima adherencia de las ruedas a la calzada.

En seguridad, el absoluto. De entrada, tracción total quattro®, para proporcionar la estabilidad absoluta sobre cualquier terreno. Frenos ABS y el sistema

exclusivo Audi Procon-ten, que retira el volante de la zona del conductor y tensa los cinturones de seguridad en caso de colisión.

En tecnología, la cima. Un revolucionario sistema Motronic, que controla electrónicamente todos los parámetros de la inyección. Vanguardista.

En confort, la perfección. Acabados de piel natural o lana de Escocia. Un climatizador automático que le permite disfrutar de la temperatura que desee con sólo indicarle los grados exactos.

Evidentemente, en un coche así sobran las comparaciones. Porque, cuando se ha llegado a lo más alto, la meta de los demás es sólo el punto de partida.

Audi V8: 3,6 l. 250 CV. 234 km/h.

Equipamiento de serie: 8 cilindros de aleación ligera en V. 32 válvulas. Inyección. Tracción total quattro®. Dirección asistida. Sistema ABS. Caja de cambios automática (E.S.M.). Sistema Procon-ten. Computadora de a bordo. Check-Control. Aire acondicionado automático. Tapizado en cuero natural o pura lana inglesa (a elegir). Volante y palanca de cambios forrados en piel. Cuadro de mandos y revestimiento interior puertas en madera de nogal. Asiento conductor regulable en altura. Asientos anteriores electrotérmicos. Espejos exteriores calentables y eléctricos. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos. Lavafaros. Carrocería totalmente galvanizada. Llantas de aleación «aero» 7 1/2 x 15. Neumáticos 215/60 R 15.

Equipamiento opcional: Regulador de velocidad Tempomat. Asientos anteriores regulables eléctricamente. Asientos posteriores calentables. Techo corredizo.

En su concesionario Volkswagen / Audi.

Audi V8 desde 9.750.000 pts.
P.V.P. recomendado



BMW Z1

PARA COMERSE EL MUNDO

Existen descapotables de muchos tamaños, precios y potencias. Roadster de lujo y cabrios económicos. Pero también existe el BMW Z1, algo diferente a lo que hasta ahora estamos acostumbrados a ver dentro de este tipo de vehículos, un coche pensado para sentir sensaciones distintas.



Lo que uno siente al conducir un Z1 es difícil de describir, pero lo que sí es fácil de explicar es la sensación de ir disfrutando de la conducción más que nadie, una sensación especial provocada sin duda al circular sin apenas obstáculos en los laterales, con el viento entrando a raudales por todas partes. En ese momento, al volante de un Z1, te comerías el mundo... aunque sólo fuese el mundo del automóvil, cualquier coche que se pusiera por delante.

Quien iba a pensar que BMW rompería sus esquemas tradicionales, se saltaría la tónica general de los fabricantes, creando un vehículo tan especial como el Z1. Tampoco los diseñadores de la filial de la marca alemana BMW Technik GmbH tenían muy claro lo que querían ni lo que iban a ser capa-

ces de realizar cuando se les encargó un trabajo que se saliese de lo normal, un producto que equipase innovaciones suficientes como para destacarse del resto, un vehículo efectivo y distinto. Casi tres años tardaron en tener listo su roadster.

La buena respuesta del público y lo atractivo del conjunto llevó a la marca alemana a tomar la decisión de comercializarlo, pero su producción es lenta, tan sólo seis unidades diarias, seis Z1 que apenas pasarán de visita por los concesionarios antes de ir a parar a

La buena respuesta del público y lo atractivo del conjunto llevó a la marca alemana a tomar la decisión de comercializarlo, pero su producción es lenta, tan sólo seis unidades diarias, seis Z1 que apenas pasarán de visita por los concesionarios antes de ir a parar a

VIRTUDES

- Carrocería muy lograda
- Rigidez excepcional
- Motor excelente

DEFECTOS

- Acceso difícil al interior con capota
- Precio alto

PRECIO EN LA CALLE:
9.000.000 de ptas. (aprox.)

DATOS DE COMPRA

Importador: BMW Iberica, S. A. Paseo de la Castellana, 149, 28046 Madrid. Teléfono: (91) 572 02 22. **Red de postventa:** 60 puntos de asistencia técnica. **Garantía:** 3 años en piezas y mano de obra.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 7. Árbol de levas: 1 en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 8,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 oct. Potencia máxima: 170 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 22,6 mkg a 4.300 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,0 km/h; 2.ª, 13,9 km/h; 3.ª, 21,9 km/h; 4.ª, 30,7 km/h; 5.ª, 37,9 km/h. Embrague: Monodisco hidráulico.

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

FRENOS. Sistema: De discos a las cuatro ruedas/ABS.

SUSENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Independiente.

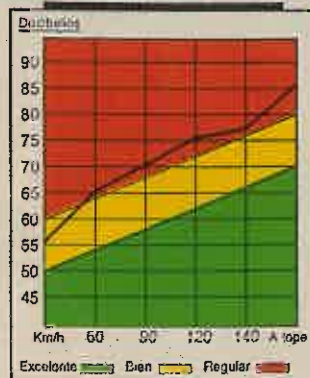
RUEDAS. Llantas: Aleación 7,5 x 16 pulgadas. Neumáticos: 225/45 ZR 16.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1.250 kg. Capacidad depósito: 58 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	215,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,1
1.000 m salida parada	29,5
De 0 a 100 km/h	9,0
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,2
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	31,0
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	34,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,0
De 80 a 120 km/h en 5.ª	11,4

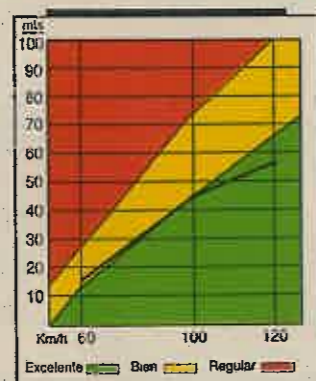
SONORIDAD



Al ralentí: 55,5. A 60 km/h: 65,0. A 90 km/h: 70,8. A 120 km/h: 75,3. A 140 km/h: 77,2. A tope: 85,2.

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 15,7. A 100 km/h: 42,9. A 120 km/h: 57,9.

CONSUMO

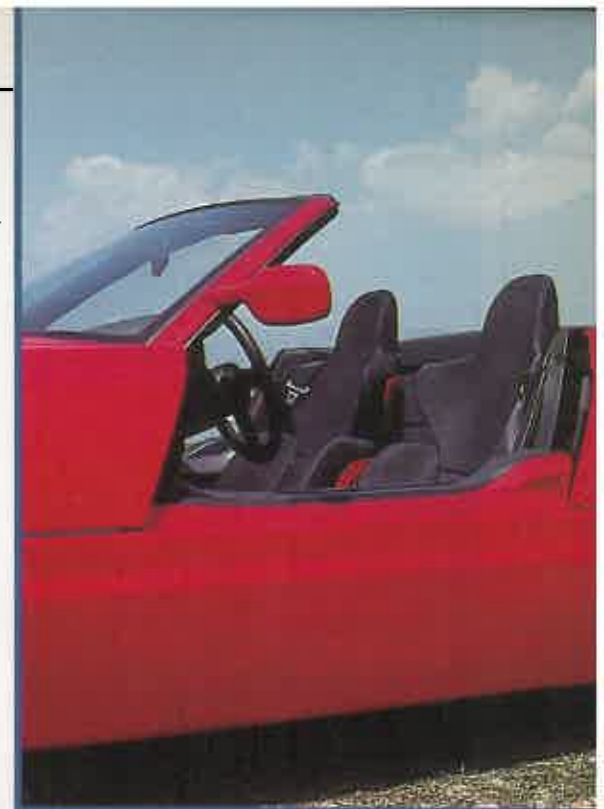
CIUDAD	l/100 km
A 27,5 km/h de cruceo	12,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,9
En conducción rápida	13,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,7
A 140 km/h de cruceo	10,3
A 180 km/h de cruceo	14,6
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	10,9
Capacidad depósito comb.	58
Autonomía media	485

EQUIPAMIENTO

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



La sensación experimentada al circular en el Z1 con las puertas escondidas es mucho más especial que la ofrecida por cualquier otro cabrio. Acceder al interior del coche es a veces complicado.

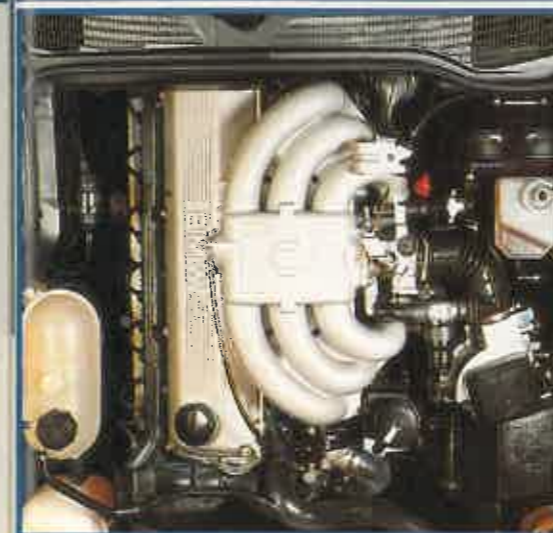


las manos de sus respectivos dueños.

El último descapotable de BMW no hará la competencia a sus hermanos de la serie tres, el precio será el mayor obstáculo, además de ser un dos plazas de distinto concepto que desde luego el comprador tendrá que pagar, y no con una cifra precisamente baja. El Z1 costará en España nueve millones de pesetas, bastante más que un M-3 y casi tanto como un M-5. Verdaderamente se puede considerar a este automóvil como un capricho de la firma alemana BMW además de constituir un capricho para el comprador que se decida por él, aunque lo que sí es cierto, es que por las satisfacciones que puede proporcionar a cualquier conductor que disponga de esos nueve millones que cuesta este roadster, valdrá la pena darse este auténtico capricho.

MECANICA ★ ★ ★ ★

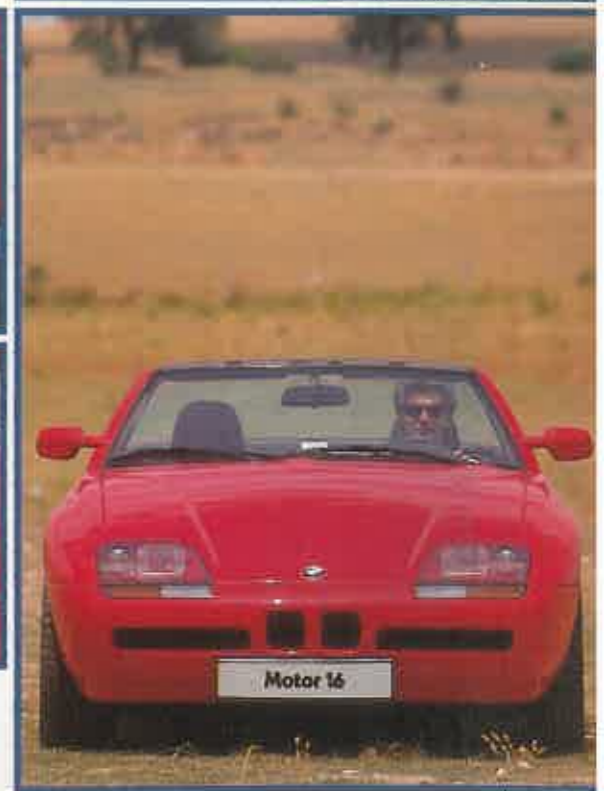
El Z1 utiliza el mismo motor del 325i, un seis cilindros de 2.494 centímetros cúbicos y 171 caballos de potencia. Un motor que sube de vueltas desde abajo con alegría, con un sonido precioso, un motor suave y efectivo que funciona a las mil maravillas tanto en ciudad como en carretera. En el Z1, unas relaciones de cambio adecuadas favorecen un uso deportivo y a su vez no permiten que el consumo salte has-



El motor es el mismo que monta el 325i con 171 caballos. Su funcionamiento es suave en todo momento, y empuja bien desde abajo.



Las llantas de aleación son de diseño exclusivo, sobre ellas, el Z1 monta unos neumáticos de gran tamaño que le confieren una gran estabilidad. La trasera es tan espectacular como el frontal.



ta cifras escandalosas. El último roadster de BMW puede llevar opcionalmente un cambio sport que acentúa aún más su carácter, aunque, eso sí, con un gasto de combustible en consonancia. De todas formas nuestra unidad equipaba un cambio con las mismas relaciones que el 325i. El Z1, aunque es más pequeño, pesa sólo cinco kilogramos menos que el cabrio de la se-

rie tres, y eso que la carrocería, al ser de plástico, no aumenta mucho la cifra. El trabajo realizado en el chasis se deja notar en el peso total del coche. Teóricamente el rendimiento, gracias a una silueta algo más estilizada, tendría que mejorar en el Z1, pero cuenta con un handicap, unos neumáticos más an-

El último roadster de BMW se descapota en pocos segundos. El sistema es muy parecido al de los cabrios de la serie tres.





En el habitáculo no falta ni sobra nada, tiene lo justo. El volante es muy agradable. En general la terminación es perfecta.



Los asientos tienen un diseño espectacular y están realizados en piel. Sujetan a la perfección el cuerpo por muy virada que sea la carretera.

chos, que si bien consiguen que el coche tenga una excelente estabilidad, también se notan a la hora de medir las prestaciones. Aun así, los casi 216 kilómetros por hora con capota son suficientes para este roadster. Sin ella, la cifra se reduce hasta los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima, aunque nadie podría aguantar mucho tiempo el

vendaval que se produce en el interior. El consumo, si no se abusa demasiado de las marchas más cortas, no es alto. A 140 kilómetros por hora, las pruebas han arrojado un gasto de combustible de 10,3 litros a los 100 kilómetros, cifra válida para un coche de sus características. Sin capota las cifras aumentan ligeramente.

COMPORTAMIENTO ★ ★ ★ ★

El Z1 se maneja con facilidad en cualquier circunstancia. Un reparto de pesos ideal, 49 por ciento sobre el eje delantero y 50 por ciento sobre el trasero, unido a unos neumáticos de generosas dimensiones y perfil bajo y a un eje trasero especialmente estudiado, convierten al último roadster de BMW en un vehículo muy dócil incluso en piso deslizante, sin duda mucho más manejable que cualquier modelo potente de la serie tres.

El cambio se maneja con la precisión habitual a la que nos tiene demasiado bien acostumbrados la marca y la dirección es asistida, muy de agradecer a la hora de maniobrar por ciudad o al aparcar teniendo que mover los anchos neumáticos.

Uno de los aspectos más importantes de un descapotable es su rigidez. En el Z1 no se ha descuidado lo más mínimo



Parachoques y carrocería en termoplástico. Los faros, son de última generación.

este aspecto, y se le ha dotado de un chasis monocasco de acero galvanizado mucho más resistente a la torsión. Así, el coche supera perfectamente las pruebas más duras sin retorcerse, y sólo en terreno muy desigual, ya fuera del asfalto, se nota alguna ligera torsión, normal para este tipo de terreno. Las suspensiones no son nada incómodas, cosa rara en un vehículo de carácter deportivo, en el que habría sido más normal unos amortiguadores más duros. Sin embargo, y como ya hemos comentado, la estabilidad es perfecta.

El Z1 también ha heredado del 325, unos frenos excelentes. Los discos ventilados en las cuatro ruedas realizan bien su labor, siempre apoyados por el sistema antibloqueo ABS, de serie en este modelo.

CARROCERÍA ★ ★ ★ ★ ★

La carrocería del Z1 es uno de los mayores logros del coche. Está construida en termoplástico especial de gran elasticidad y resistencia, y está forma-

da por elementos separados, lo que facilita su desmontaje en caso de roce o accidente e incluso para el simple hecho de cambiar el color de determinadas partes, ya para los muy sibaritas. La utilización de estos ligeros pero fuertes materiales para componer la carrocería ha estado impuesta sobre todo para conseguir un peso total razonable que no mermará demasiado las prestaciones del motor. Hay que pensar que la estructura del coche se ha reforzado con un aumento de peso considerable.

A la hora de introducirnos en el pequeño habitáculo del Z1 nos encontramos con la mayor novedad. La puerta no se abre, sino que se esconde tras apretar el botón de la cerradura. El sistema electromecánico baja a su vez la ventanilla y lo deja todo guardado en los bajos de la carrocería. Entrar y ponerse al volante requiere un ligero salto, aunque realmente de cualquier ma-



El Z1 hace gala de una estabilidad superior a los modelos de la serie 3. Las torsiones de la carrocería son mínimas gracias a un chasis muy estudiado.

cas cilíndricas de última generación y luz larga.

Los parachoques, así como los bajos de la carrocería, también es-



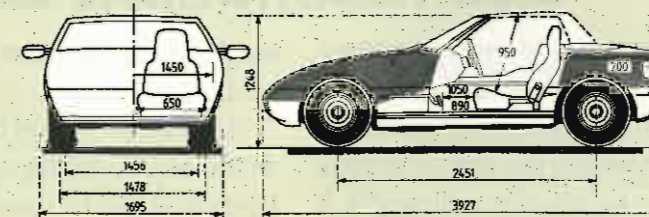
nera siempre se termina sentado dentro.

Introducirse en el habitáculo con la capota puesta ya es otra historia, pues el ángulo que queda obliga a realizar un mayor esfuerzo para saltar al interior.

La capota es de parecidas características a la del cabrio de la serie tres, aunque la del Z1 se ha estudiado para favorecer el coeficiente de penetración. En este caso, el anclaje del parabrisas es el mismo, y una vez quitada la capota se introduce en un espacio tras los asientos, protegido por una tapa realizada en el mismo material y color que la carrocería. Esta es compacta y agresiva y en ella destacan dos retrovisores aerodinámicos colgados en el montante del parabrisas y también dos faros convencionales, asistidos por dos ópti-

Motor 16 El Z1 se inspira en los antiguos roadster de la marca. Modelos como el 328 de los años treinta o el 507 de los cincuenta. Pero el Z1 marcará un hito en la historia del automóvil por sus acertadas soluciones técnicas, por su aspecto diferente. En definitiva, por poner al alcance del usuario nuevas sensaciones algo olvidadas dentro del progreso en la industria del automóvil. BMW ha puesto a disposición del hombre de nuestros días un placer casi desconocido, ahora que el automóvil es una herramienta más de trabajo. Ha simplificado la idea de conducir al viento en el más estricto sentido de la palabra.

BMW Z1



tán realizados en termoplástico de gran resistencia. Unos bajos pensados para jugar un papel muy importante en la aerodinámica del coche.

Una vez dentro, los asientos espectaculares tipo baquet y forrados en piel ofrecen al conductor una excelente posición al volante.

Por muy cerrada que sea la curva y muy rápido que se pase, no hay que hacer ningún esfuerzo para mantenerse recto, el asiento envuelve, por así decirlo, el cuerpo, sin dejar que éste se mueva por la inercia. Esto consigue una perfecta posición constante del cuerpo en todo tipo de carreteras.

El cuadro de instrumentos garantiza por su parte la información necesaria y los relojes se ven sin problemas a través del hueco que deja un volante de tamaño y grosor perfectos. La terminación y la calidad de los materiales, por su parte, son muy buenas, como en todos los BMW, y los colores elegidos combinan bien con el carácter deportivo del modelo.

FRENTE A SUS RIVALES

EL Z1 no tiene dentro del mercado español ningún rival de parecidas características. Su precio, sus soluciones, su filosofía no tienen competencia, y en todo caso, acercándonos un poco al espíritu del coche, a esa sensación especial de estar trasladados en el tiempo, nos encontramos con un solo modelo equivalente, el Morgan Plus 8. Este es menos potente y menos rígido, no tiene tampoco detalles tan estudiados como por ejemplo las puertas escamoteables, pero a su favor tiene un precio más reducido y un aspecto con el verdadero sabor de los roadster. De todas formas seguimos pensando que no son comparables. El Z1 es único en su concepción y como tal se pondrá a la venta en el mercado de nuestro país, con todas las ventajas e inconvenientes que esto conlleva.

Andrés Mas
Fotos: José A. Díaz

Motor 16 / 13



Desde 1.677.194 pts
(Precio final recomendado)

Golf Manhattan: El lujo no sólo está en la mecánica.

Ha nacido un Golf para conquistar el asfalto.

Un Golf de serie limitada que une la tecnología que lo ha hecho legendario a una pasión perfeccionista que se revela hasta en los detalles más insignificantes: el Manhattan.

Un coche creado para hacer de la conducción urbana un relajante placer. Un ejercicio de estilo donde el ajuste preciso de los apoyacabezas regulables en altura e inclinación, o el contacto ágil y dinámico de su volante deportivo, son sólo el pre-

ludio de un viaje para redescubrir las calles.

Un viaje en el que basta sentir el silencioso poder de su motor a una ligera presión de su acelerador para reconciliarse con la gran ciudad.

Subir a bordo del Golf Manhattan

es averiguar que, a veces, el lujo no acaba en la mecánica. Apenas empieza.

Golf Manhattan 1.6l. 75 CV. 167 Km/h.
Golf Manhattan 1.8l. 90 CV. 178 Km/h.

Equipamiento de Serie: 5 velocidades. Faros halógenos. Llantas especiales 6 J x 14. Neumáticos 185/60 HR 14. Spoiler anterior. Piloto antiniebla trasero.

Limpia-lava luneta posterior. Molduras protectoras laterales. Aletines. Cristales tintados. Dos espejos exteriores regulables desde el interior. Pintura metalizada de serie. Volante deportivo. Tapicería exclusiva. Cuentarrevoluciones. Reloj digital. Cinturones de seguridad delanteros automáticos de tres puntos. Consola central con cenicero y encendedor.

Equipamiento opcional: Aire acondicionado. Dirección asistida. ABS. Techo corredizo. Elevalunas eléctricos. Cierre centralizado. Llantas de aleación, etc. En su concesionario Volkswagen/Audi.

Golf
MANHATTAN
VW **VOLKSWAGEN**

GAMA RENAULT 21

CAMBIO DE CARA

DESDE su lanzamiento en España, hace ahora tres años, el Renault 21 ha ido aumentando su familia a la vez que ha incorporado algunas mejoras y retoques. Ahora toda la gama ha sufrido una profunda re-

visión para mantener el nivel en tan competido segmento.

Básicamente las mejoras se centran en una nueva imagen, que los acerca a la línea marcada por su hermano mayor, el R-25. Lo que más llama la atención en los

nuevos R-21, es el frontal totalmente renovado, con una calandra de nuevo diseño y unos grupos ópticos más grandes pero perfectamente adaptados a la nueva línea. El paragolpes delantero es más envolvente y por lo tanto protege mejor de los pequeños golpes de aparcamiento. Este nuevo diseño del morro permite mejorar ligeramente la aerodinámica del modelo. Los embellecedores de las ruedas también son de nuevo diseño y se ha añadido una banda lateral de goma que protege eficazmente el coche en los aparcamientos en batería. Por último, en lo que a los reto-

ques exteriores se refiere, hay que mencionar los nuevos grupos ópticos posteriores y la terminación de la tapa del maletero en forma de pequeño alerón. Este vértice está realizado por embutición sobre la misma chapa del maletero y también colabora en la optimización de la aerodinámica del coche.

En el interior también hay gran variedad de novedades. En primer lugar salta a la vista el nuevo cuadro con la visera integrada en la línea general del tablero de a bordo. El material tiene un tacto más suave y es capaz de absorber impactos. Los



PRECIOS

- GTS 2.045.000 ptas.
- GTX 2.185.000 ptas.
- TXE 2.465.000 ptas.
- TXE Autom. ... 2.645.000 ptas.
- GTD 2.235.000 ptas.
- Turbo D 2.450.000 ptas.
- Turbo 3.500.000 ptas.

OPCIONES

- Pintura metalizada . 28.500 ptas.
- Asientos de cuero, TEW y Turbo ... 250.000 ptas.
- Radio-cass., Turbo . 87.000 ptas.



El cuadro es de nuevo diseño
Los materiales también han mejorado

volantes también son nuevos, aunque diferentes según la versión de que se trate. Todos los mandos de la climatización han sido rediseñados y su utilización es sencilla. El aire acondicionado es de serie en toda la gama, salvo en la versión TS, destinada a las flotas de grandes compañías. Todo el circuito de aire acondicionado está reforzado para evitar posibles pérdidas de presión.

También todas las versiones excepto el TS disponen de apertura de puertas a distancia mediante un mando incorporado en la llave.

En cuanto a la mecánica, no hay novedades puntuales destacables, pero sí que se ha realizado una mejora global en todos sus aspectos retocando algunos puntos.



La línea general del nuevo R-21 resulta algo más afilada, y aunque el aspecto se mantiene, ahora es más aerodinámico.



El motor 1.7 que monta la versión TS y GTS ha variado ligeramente. Por una parte se ha disminuido la compresión de cara a permitir la utilización de gasolina sin plomo. Un nuevo diagrama del árbol de levas, junto con un nuevo sistema neumático de la apertura del segundo cuerpo del carburador, mejoran la progresividad del motor, que gana dos caballos.

El resto de la gama mantiene sus especificaciones, pero, tal y como decíamos, con retoque en puntos susceptibles de mejorar.

Con esta renovación, los R-21 se sitúan en una envi-

diable posición respecto a la competencia, puesto que ofrecen un equipamiento de serie a un altísimo nivel. La gama la componen ocho versiones con cinco motorizaciones: tres de gasolina y dos diesel. El motor 1.7 está disponible en las versiones TS y GTS. El motor dos litros de inyección con 120 caballos, aparece en las versiones GTX y TXE. Esta última puede llevar cambio manual de cinco velocidades o uno automático de cuatro velocidades. En el TXE el sistema antibloqueo de frenos Teves se incorpora como equipo de serie, mientras que en el GTS es opcional. Por último, en cuanto a las versiones de gasolina, queda el R-21 Turbo, que dispone de una geometría de la suspensión delantera retocada, pero sin variar nada más.

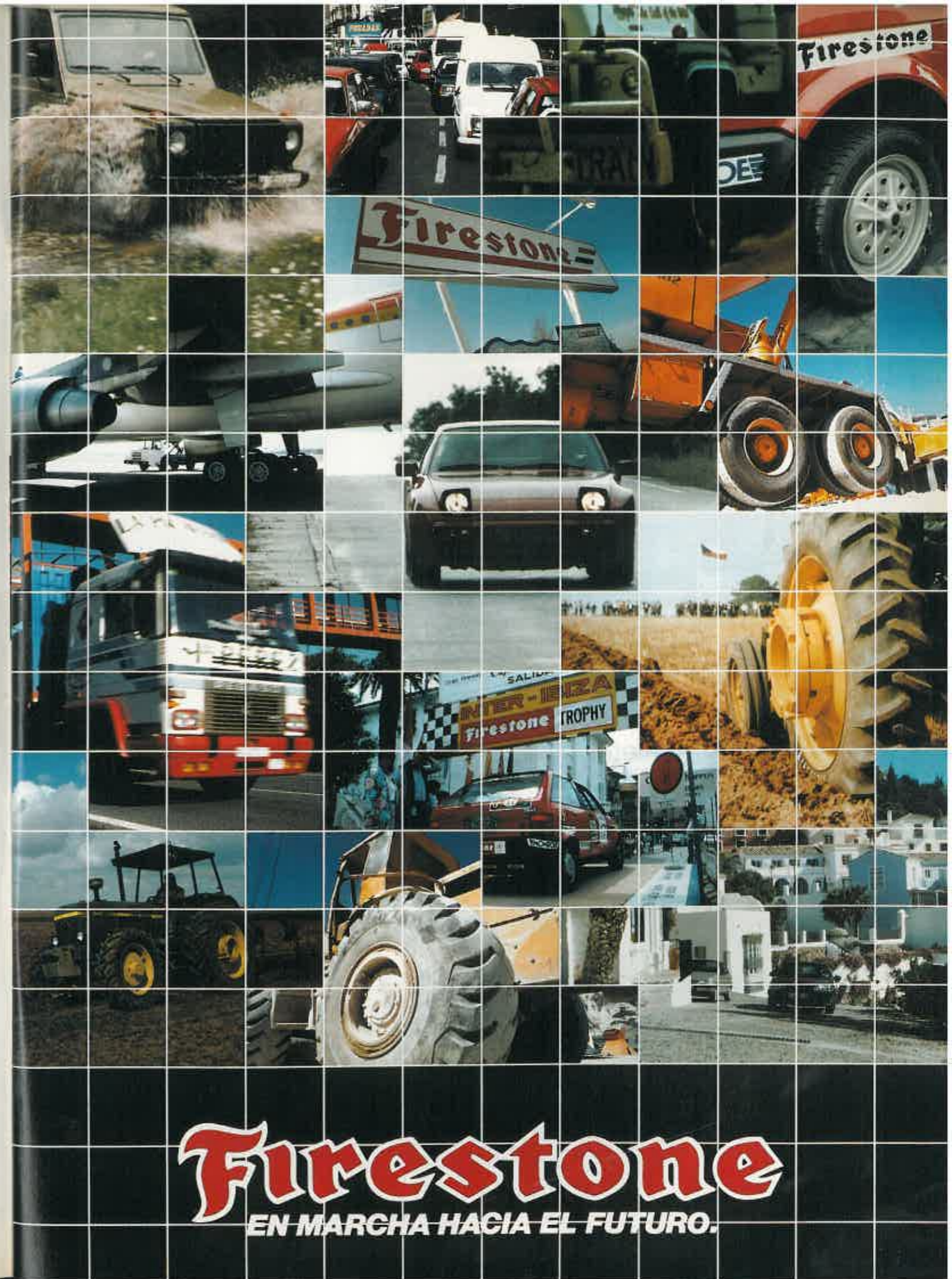
En cuanto a motores diesel, se puede optar por el GTD con la versión atmosférica de 74 caballos, o el Turbo DX con el motor sobrealimentado de 88 caballos. Este último también puede montar opcionalmente el sistema antibloqueo de frenos.

La comercialización de estos nuevos R-21 se inicia en estos días. El esfuerzo de la marca para ofrecer un producto con tan buen nivel de equipamiento a unos precios razonables, se dejará sentir en las ventas en los próximos meses.

Víctor Piccione

FICHA TÉCNICA

	RENAULT 21 TS	RENAULT 21 GTS	RENAULT 21 GTX	RENAULT 21 TXE		RENAULT 21 DIESEL		R-21 2.1 TURBO
				AUTOMÁTICO	MANUAL	GTD	TURBO DX	
MOTOR								
Disposición	Delantero trans	Delantero trans	Delantero long	Delantero long	Delantero long	Delantero long	Delantero long	Delantero long
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (l.c.)	1 721	1 721	1 995	1 995	1 995	2 068	2 068	1 995
Nº apoyos de cigüeñal	5	5	5	5	5	5	5	5
Árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Carb. doble	Carb. doble	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.	Inyecc. multip.	Bomba rotativa	B rot. + Turbo	I M + I Garret
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1	10 a 1	10 a 1	10 a 1	21,5 a 1	21 a 1	8 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct	Gasolina 97 oct	Gasolina 97 oct	Gasolina 97 oct	Gasolina 97 oct	Gasoleo	Gasoleo	Gasolina 97 oct
Potencia máxima (CV/rpm)	92/5 750	92/5 750	120/5 500	120/5 500	120/5 500	74/4 500	88/4 250	175/5 200
Par máximo (mkgrpm)	14 1/3 000	14 1/3 000	16 7/4 500	16 7/4 500	16 7/4 500	14 2/2 250	18 5/2 000	27 5/3 000
TRANSMISION								
Traacción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Autom. 4 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 5 vel
FRENOS								
Sistema (del./tras)	D vent./tamb	D vent./tamb	D v/D/ABS op	D v/D + ABS	D v/D + ABS	D v./tambor	D v/T/ABS op	D v/D + ABS
RUEDAS								
Alantarras (pulgadas)	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5,5 x 14	Alum. 5,5 x 14	Alum. 5,5 x 14	Chapa 5,5 x 14	Alum. 5,5 x 14	Alum. 6,5 x 15
Neumáticos	175/70 R 13	175/70 TR 13	185/65 HR 14	185/65 HR 14	185/65 HR 14	175/65 R 14	185/65 TR 14	195/55 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES								
Peso en orden de marcha (kg)	990	990	1 080	1 110	1 080	1 100	1 130	1 215
CONSUMOS Y PRESTACIONES								
Velocidad máxima (km/h)	185	185	200	194	200	170	177	227
Consumo (l.) a 90 km/h	5,3	5,3	5,8	6,3	5,8	4,5	5,0	6,7
A 120 km/h	6,8	6,8	7,1	7,5	7,1	5,9	6,7	8,2
Ciclo urbano	9,6	9,6	10,7	10,8	10,7	7,4	8,3	10,8



Firestone
EN MARCHA HACIA EL FUTURO.

NUEVOS MERCEDES 190 y 200/300

¡MAS MADERA!

Un aspecto más refinado, nuevos motores más potentes, desarrollos de cambios mejorados. La serie intermedia de Mercedes se pone al día.



Enviado especial

Andrés Mas

LA serie 200-300 (W-124) es ahora más elegante y más potente, potencia que llega para los Mercedes 300 de la mano de los motores de 24 válvulas ya vistos en los SL, y también de unas relaciones de cambio acortadas para conseguir algo más de ner-

vio. Pero, además de esto, a partir del Salón de Francfort, el cliente de un Mercedes podrá disponer entre otras novedades, de un cambio automático de cinco marchas, de un sistema antirresbalamiento ASR (para evitar pérdidas de tracción) en toda la gama intermedia con motor de seis cilindros o de una caja manual para los 190 y 250 Turbodiesel.

Está visto que ninguna marca, por muy potente o mítica que sea, se puede dormir en los laureles. La competencia no perdona, y si no se actualiza un producto, enseguida queda relegado a un segundo término. En el caso de Mercedes, la presentación a principios de verano de la nueva gama SL ha dado paso a una serie de mejoras en su gama inter-

media, algo abandonada. Mejoras, bastante superficiales en cuanto a aspecto exterior se refiere, algo más considerables una vez dentro del habitáculo e importantes en el aspecto mecánico.

El acertado diseño de la serie W-124 ha jugado un papel importante en esta puesta al día, y los técnicos de la marca alemana se han

limitado a retocar determinados aspectos, sin llegar a variar su fisonomía general. Así se ha sustituido la gran moldura lateral de goma por una plancha en poliuretano muy resistente a esos pequeños golpes de aparcamiento. Esta protección, a juego siempre con el color del coche, va acompañada de un hilo cromado que da el toque de contraste al conjunto. Los cromados, aunque siempre de manera discreta, también hacen acto de presencia en las manillas de las puertas. Otras modificaciones exteriores afectan a los retrovisores, ahora del mismo color de la carrocería, o a los tapacubos de nuevo diseño.

Interiormente la novedad más importante se encuentra en unos asientos totalmente rediseñados y con un tapizado distinto. Unos asientos con una sujeción lateral mucho mayor y también más agradables en viajes largos con un magnífico compromiso conseguido entre dureza y comodidad. También se ha aumentado la utilización de maderas nobles con la intención de lograr un interior más acogedor y a los cristales de las puertas se les ha aumentado el grosor, para reducir el nivel de ruido interior. Por último, los cinturones traseros se regulan automáticamente en altura.

Cuando los responsables de Mercedes presentaban los nuevos roadster y los nuevos motores de 24 y 32 válvulas, una cosa quedó clara, todos los modelos de la casa montarían con el tiempo este tipo de culatas. De momento tres modelos, 300 E-24, 300 CE-24 y 300 TE 24, montarán el motor más po-

tente de la serie W-124, un motor de tres cilindros, 24 válvulas y 220 caballos, potencia reducida respecto al SL en once caballos, debido a que por problemas de espacio se ha tenido que recurrir a un catalizador de menor tamaño. Para culminar un trabajo excepcional, los técnicos alemanes han dado en el clavo y han acortado el desarrollo de la quinta velocidad en todos los modelos de las series pequeñas e intermedias. También el salto entre cuarta y quinta se ha reducido, por lo que la utilización de esta última marcha será más normal.

Con todo, los nuevos modelos son más ágiles, más agradables de conducir y con un carácter algo más deportivo, que no les viene nada mal. Otra novedad, montada por vez primera en los 300 SL 24, es el cambio automático de cinco velocidades, sólo disponible opcionalmente dentro de la serie W-124 en el Mercedes 300 CE-24. Su funcionamiento es excepcional, sin brusquedades, y su manejo resulta cómodo. Con el fin de posibilitar mejores aceleraciones más acortadas por acortar las dos primeras marchas y alargar ligeramente los desarrollos de las tres restantes para que el consumo no sobrepase la media normal.

Hasta ahora, tanto los 190 como los 250 Turbodiesel sólo se ofrecían con el cambio automático de cuatro marchas. En general, su funcionamiento es magnífico, pero al ligero tirón del turbo se le une algo de brusquedad por parte de la caja automática, que deslucen unas aceleraciones fulgurantes. Los técnicos alemanes



En el tablero de los nuevos 200/300 se ha recurrido a una mayor utilización de madera.

También se ha mejorado la calidad de los recubrimientos. Los asientos son mejores en general, y ahora se puede montar en opción cuero para cualquier modelo de esta gama intermedia.



MÁS VALVULAS, MEJORES PRESTACIONES



EL nuevo motor de 24 válvulas que montan los Mercedes 300 es el mismo de los últimos SL. Emplea, entre otras soluciones, un sistema de distribución variable que mejora el rendimiento sobre todo a bajos regímenes, aunque cuando mejor funciona es siempre por enci-

ma de las cuatro mil vueltas. La alimentación se realiza mediante el mismo sistema que utiliza el 500 SL con motor V-8, una inyección electromecánica de cualidades ya demostradas. El 300 E con 24 válvulas alcanza los 240 kilómetros por hora de velocidad máxima.

han solucionado el problema y estos modelos ya están disponibles con cambio manual de cinco marchas. Su adaptación ha sido posible gracias al desarrollo de un volante de inercia de dos masas que desde ahora también formará parte de los modelos con motor de gasolina de más de dos litros de cilindrada. También el desarrollo de la quinta en estos modelos se ha aumentado con respecto a la versión atmosférica.

Por último, el ASR ahora puede formar parte del equipamiento de todos los modelos de seis cilindros, además de haberse mejorado técnicamente el sistema. Por otra parte, el paquete opcional Sportline se puede montar ya en toda la gama 190 y W-124.

También está preparando Mercedes para el Salón de Ginebra del próximo año un 300 E V-8. Su potencia quedará reducida en ocho caballos respecto al 500 SL al utilizar un catalizador más sencillo, pero las prestaciones serán incluso mejores al disminuir su peso total. El Mercedes más potente se distinguirá por su agresivo aspecto y la profusión de apéndices aerodinámicos. ■

El nuevo cambio automático de cinco velocidades ofrece la posibilidad de rodar a alta velocidad con un desarrollo extralargo que facilita el ahorro de combustible. Sólo pesa ocho kilogramos más que el de cuatro relaciones y el silencio de marcha mejora en algunos decibelios.

ANTICIPO EXCLUSIVO EN MOTOR 16:

LAS FICHAS DEL MOTOR



A partir del próximo número y durante seis semanas, Motor 16 regalará en cada número a sus lectores dos fichas de la colección que Planeta Agostini lanzará próximamente. Fichas que le harán conocer más a fondo las grandes estrellas del motor: fuera de series, carroceros, históricos, coches del 2000, motos, series limitadas, personal,...

MOTOR 16 · LA OTRA CARA DEL MOTOR.



AXE

LA ATRACCION POR EL HOMBRE

NUEVO



AXE SHAMPOO & BODY GEL
Combina de forma única un champú suave con un gel de ducha de aroma exclusivo.



DESODORANTE BODY SPRAY



AFTER SHAVE EAU DE COLOGNE

PEGASO-PROTECCION CIVIL

AUXILIO SOBRE RUEDAS

La Dirección General de Protección Civil y la empresa Pegaso, han llegado a un acuerdo para la construcción y desarrollo de dos tipos de vehículos que puedan ser utilizados en situaciones de alto riesgo.

La base de estos vehículos serán dos modelos fabricados por el Departamento de Productos Especiales para el ejército, que recibirán numerosas modificaciones para uso civil.

El primero de ellos, el VRAC, será un seis ruedas motrices, concebido para intervenir en áreas de contaminación química o biológica, con riesgos de incendio o explosión, que permita acceder a gran proximidad del foco y actuar con sistemas teledirigidos o saliendo al exterior con los equipos de protección necesarios. Pensado al mismo tiempo como un «laboratorio rodante», es capaz de analizar numerosos aspectos de la zona (radioactividad, meteorología...) e incluso servir como puesto de mando en las operaciones. Puede rodar a velocidades próximas a los 100 kilómetros por hora en carretera y superar fuertes pendientes con tracción integral sobre los tres ejes.

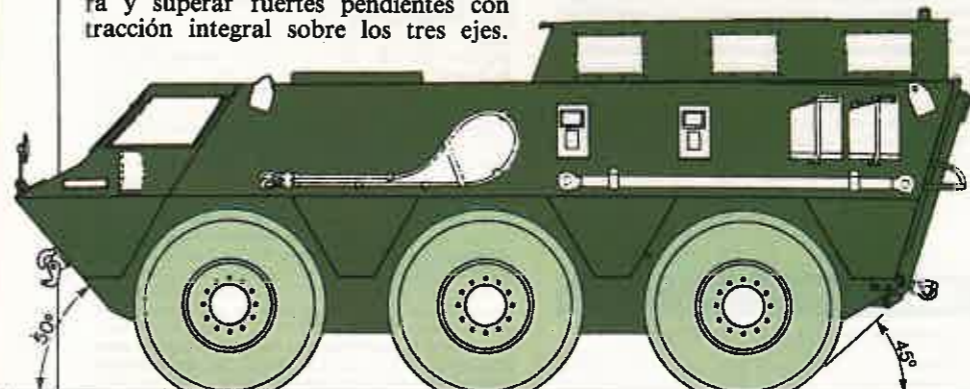


Sobre la base de estos dos vehículos militares que Pegaso fabrica para el ejército, se desarrollarán el VRAC y el VAR para Protección Civil.

Para misiones de rescate y salvamento en caso de inundaciones, ha sido diseñado el VAR (Vehículo Anfíbio de Rescate). Con un motor de 10,5 litros

turboalimentado que rinde 260 caballos, puede transportar a catorce personas en condiciones normales o a diez si va equipado con camillas. Se desplaza por el agua con un sistema de hidrojets que le permite alcanzar los seis nudos, mientras que por caminos llega a los 80 kilómetros por hora.

El compromiso de compra de cuatro unidades de cada modelo por parte de Protección Civil, ha hecho viable un proyecto que difícilmente habría podido ser desarrollado por otras entidades como ayuntamientos o diputaciones que se verán beneficiados de sus posibles servicios. L.S.



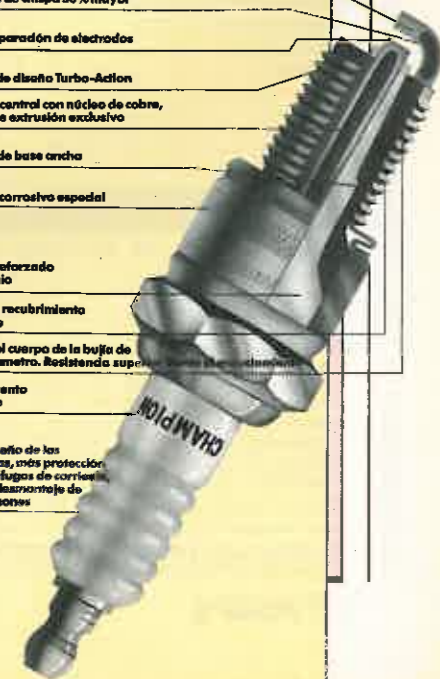
CHAMPION CC:

MUCHA MAS CHISPA

Las exigencias de nuevos motores más potentes pero a la vez de bajo consumo hacen que las bujías deban inflamar ahora mezclas más pobres y en condiciones más duras. La solución a este problema la aporta Champion con su nueva bujía Doble Cobre CC que posee un núcleo de cobre en el electrodo de masa y cuenta con un nuevo diseño en sección trapezoidal

que proporciona un incremento de la superficie de chispa de un 50 por ciento aproximadamente. Además, el nuevo electrodo de masa ofrece mayor conductividad térmica, reduciendo así su temperatura de trabajo a cualquier régimen del motor y evitando el autoencendido. Esta menor temperatura influirá decisivamente en un menor desgaste del electrodo.

- Electrodo de masa con núcleo de cobre y sección trapezoidal
- Superficie de chispa 50% mayor
- Mayor separación de electrodos
- Alisador de diseño Turbo-Action
- Electrodo control con núcleo de cobre, proceso de extrusión exclusiva
- Alisador de base ancha
- Baño anticorrosivo especial
- Alisador reforzado con zirconio
- Rosca con recubrimiento desulfurante
- Orificio del cuerpo de la bujía de mayor diámetro. Resistencia superior a los depósitos
- Recubrimiento desulfurante
- Nuevo diseño de las nervaduras, más protección contra las fugas de corriente, más fácil desmontaje de los capuchones



Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

En esta sección ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.

ALFA ROMEO

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Alfa 104, Alfa 154, Alfa 164, etc.

AUDI

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Audi 80, Audi 90, Audi 100, etc.

AUSTIN-ROVER

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Austin Metro, Austin Rover 1000, etc.

BMW

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like BMW 3 Series, BMW 5 Series, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Citroën AX, Citroën BX, Citroën CX, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Fiat Ritmo, Fiat Ritmo Cabriolet, Fiat Ritmo Diesel, etc.

FERRARI

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ferrari 308, Ferrari 348, Ferrari 360, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Fiesta, Ford Focus, Ford Escort, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Opel Corsa, Opel Corsa Cabriolet, Opel Corsa Diesel, etc.

ganvam

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 5, Renault 5 Cabriolet, Renault 5 Diesel, etc.

FIAT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Fiat Ritmo, Fiat Ritmo Cabriolet, Fiat Ritmo Diesel, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Mercedes-Benz A-Class, Mercedes-Benz B-Class, Mercedes-Benz C-Class, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Opel Corsa, Opel Corsa Cabriolet, Opel Corsa Diesel, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Opel Corsa, Opel Corsa Cabriolet, Opel Corsa Diesel, etc.

Mercado

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Peugeot 205, Peugeot 205 Cabriolet, Peugeot 205 Diesel, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Peugeot 205, Peugeot 205 Cabriolet, Peugeot 205 Diesel, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 5, Renault 5 Cabriolet, Renault 5 Diesel, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 5, Renault 5 Cabriolet, Renault 5 Diesel, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 5, Renault 5 Cabriolet, Renault 5 Diesel, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like SEAT Ibiza, SEAT Ibiza Cabriolet, SEAT Ibiza Diesel, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 5, Renault 5 Cabriolet, Renault 5 Diesel, etc.

TALBOT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Talbot Tempra, Talbot Tempra Cabriolet, Talbot Tempra Diesel, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Volvo 460, Volvo 460 Cabriolet, Volvo 460 Diesel, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Volvo 460, Volvo 460 Cabriolet, Volvo 460 Diesel, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Volkswagen Beetle, Volkswagen Beetle Cabriolet, Volkswagen Beetle Diesel, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Volkswagen Beetle, Volkswagen Beetle Cabriolet, Volkswagen Beetle Diesel, etc.

MODELO 88 87 86 85 84 83 82 81

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 5, Renault 5 Cabriolet, Renault 5 Diesel, etc.



El peaje, única fórmula para abordar infraestructuras de elevado costo. El problema será la autovía gratuita al lado, que restará tráfico.

concurso que se abra estará obligado a un pacto expreso de que transcurrido el periodo de financiación no podrá realizarse ninguna operación financiera que represente un aumento de su deuda. También se exigirá a esas empresas que destinen los resultados positivos a la amortización de la deuda, siempre que se produzca un aumento neto de los mismos. Al mismo tiempo, las amortizaciones de capital deberán realizarse en efectivo, quedando sin validez las actualizaciones de activos, mientras que no se establece limitación en cuanto a la proporción de recursos ajenos captados en los mercados de capitales. Y, finalmente, no habrá, como es lógico, ni aval del Estado ni seguro de cambio, aspecto este último que ha costado ya al erario público más de 360.000 millones de pesetas.

Entre otras condiciones, el periodo concesional estimado es de treinta años, plazo que puede ser reconsiderado en función de aspectos económicos y financieros. Y en el apartado de indemnizaciones se quiere establecer que las concesionarias estén obligadas a contratar los correspondientes seguros para garantizar la indemnización al usuario que sufra cualquier incidente dentro de la concesión.

También se establece que las concesiones deberán mantener un determinado nivel de servicio en la autopista, con la posibilidad de realizar ampliaciones si así se le exige, y sin posibilidad de reclamar. Las áreas de servicio no tendrán limitaciones en cuanto a su superficie, como ocurría hasta ahora, pero se señala que deben contar con zonas

ajardinadas y de recreo en una extensión que suponga, como mínimo, la mitad de las mismas. En los establecimientos de esas áreas estará prohibida la venta de bebidas alcohólicas (salvo vino y cerveza en las horas de comida) y no se permite realizar publicidad en cualquier lugar visible de la zona de dominio de la vía.

Portavoces oficiosos de las actuales concesionarias de autopistas consultados por esta revista no están muy satisfechos con esta postura del MOPU. Y no tanto por las condiciones que se quieren imponer desde la Administración como por los tramos elegidos. Esas sociedades, que ya han realizado estudios sobre los respectivos viarios, consideran que «plantear una autopista donde ya existe —o va a existir— una alternativa gratuita en forma de autovía compromete la rentabilidad de los tramos con peaje».

Desde la perspectiva del sector privado, el planteamiento a favor de las autopistas tras la «larga cambiada» de

Madrid-Burgos,
Madrid-Zaragoza,
Cartagena-
Alicante y
Málaga-Estepona
son los tramos
con los que el
MOPU quiere
desbloquear las
autopistas.



los responsables socialistas debe ser más «agresivo» e incluir tramos que consideran necesarios aunque no existan autovías paralelas y sí una carretera tipo Redia. En esta situación se apunta al trazado Madrid-Valencia (350 km), distorsionado actualmente por la autovía de Levante (Madrid-Tarancón-Honrubia-La Roda-Albacete-Almansa y sendos ramales a Alicante y Valencia), pero sin continuidad entre la primera y la tercera ciudades de España, que quedarían a 450 km por vía desdoblada. Ese interés, dentro del paquete de licitación del anteproyecto publicado en el «BOE», se centra además en los accesos a Madrid, especialmente desde Guadalajara, un trazado que se había anunciado hace algunos meses.

Por otra parte, y ante la desaparición de ventajas antes existentes (aval esta-

Los expertos del sector echan en falta la concesión de autopistas en tramos que quedan como «fantasmas» en el actual Plan de Carreteras, como el trazado Madrid-Valencia.



tal y seguro de cambio), los expertos consideran que se deben conceder al menos ventajas fiscales.

Esta efervescencia sobre autopistas ha venido a coincidir con el anuncio de que el Ministerio de Obras Públicas va a contar con menos dinero para carreteras en el próximo año. De momento, el Departamento ha cerrado su negociación con Hacienda de cara a los Presupuestos Generales del Estado para 1990, acuerdo en el que se contempla

un recorte de 60.000 millones de pesetas para la construcción de nuevas carreteras, para finalmente disponer de 290.000 millones frente a los 350.000 millones que habían solicitado los técnicos de Cosculluela.

El enfriamiento de la economía que ha decidido Carlos Solchaga no va a afectar de manera sustancial al programa de autovías, ya que, según fuentes del MOPU, la mayor parte de ese dinero irá destinado a desdoblamiento de calzadas. Y una vez garantizada la entrada en servicio de los grandes ejes, especialmente en las áreas de Madrid, Barcelona y Sevilla, el recorte sólo afectaría a pequeños tramos cuya contratación se pospondrá para más adelante o se incluirán en el segundo plan de carreteras.

El programa de autovías es el que

AUTOVIAS: LICITACIONES AL COPO

DURANTE el actual mes de agosto no ha habido prácticamente ejemplar del «Boletín Oficial del Estado» que no recogiera algún concurso de la Dirección General de Carreteras del MOPU que afecta a la red viaria. Entre lo más destacado figuran numerosas licitaciones de tramos de autovía de las que recogemos las más importantes.

— Autovía de Andalucía, entre los puntos kilométricos 348 y 401, tramo Villar del Río-Córdoba.

— Autovía de Córdoba a Málaga, N-331, p. k. 122 al 167, entre Antequera y la capital malacitana.

— Autovía de Oviedo-Pola de Siero, el tramo El Cueto-Matalabina.

— Autovía de Levante en la N-430, del p. k. 280 al 315, tramos Albacete-Villar de Chinchilla-Almansa; en la N-III, del 80 al 166, Tarancón-Honrubia, y en la N-301 hasta el p. k. 209, desde Honrubia a La Roda.

— Autovía de Extremadura, del p. k. 32 al 106, tramo Navalcarnero (oeste)-Talavera de la Reina (este); del p. k. 249 al 295, tramo Trujillo (norte)-Miajadas (sur); del p. k. 334 al 395, la variante de Mérida, y desde esta localidad a Badajoz (oeste), y del p. k. 395 al 407, variante de Badajoz.

— «By pass» de Valencia de la A-7, entre N-III y N-340.

— Costa del Sol, en la N-340, del p. k. 217 al 235, variante de Benalmádena, y del p. k. 181 al 190 (variante de Marbella), en el tramo Río Verde-El Real.

— Autovía de Aragón, del p. k. 259 al 268, el enlace de Morata de Jalón.

— Autovía Oviedo-Campomanes,

N-630, del p. k. 49 al 67, entre Mieres y Campomanes.

— Autovía del Cantábrico, N-634, en el p. k. 149 al 175, tramos Castro Urdiales-Colindres, y del p. k. 178 al 199, tramo Treto-Hoznayo.

— Lérida-Cervera, en la N-II, del p. k. 474 al 506, tramo límite del término municipal de Lérida a Tárrega. También en la N-II, la variante de Mataró, p. k. 649 al 658.

— Autovía del Norte, N-I, del p. k. 76 al 105, entre Buitrago y la intersección con la N-110.

— Autovía Murcia-Puerto Lumbreras, N-340, el enlace de Guadalupe (Espinardo) a Alcantarilla, y del p. k. 257 al 305, tramo Alhama de Murcia-Puerto Lumbreras.

— Variante de Sollana-Silla, N-332, del p. k. 235 al 251.

— Madrid: Avenida de la Ilustración, tramos II y III, calle Betanzos a enlace con la C-601.

— También se han adjudicado definitivamente cuatro importantes obras: en la autovía Murcia-Cartagena, en la N-301, del punto kilométrico 391 al 399 (Murcia-Puerto de la Cadena); en la N-VI, del punto kilométrico 155 al 162, variante de Medina del Campo; en la autovía Valencia-Utiel, del punto kilométrico 324 al 335 y desde éste al 339, tramos Cheste-aeropuerto de Manises y enlace con la V-30, y en la autovía de Levante, N-330, del punto kilométrico 388 al 395, concretamente en el tramo que une las localidades de Monforte del Cid y Rebolledo. Estas obras tienen unos plazos de ejecución que oscilan entre los veinte y los veinticuatro meses.



arroja un índice de cumplimiento más bajo si se le compara con los programas de acondicionamiento y mejora, que están ahora en torno al 70 por ciento de lo previsto en el primer plan de carreteras 1984-1991. Las autovías, en efecto, van por detrás, ya que las realizaciones cumplidas (obras en servicio, ejecución o contratación) afectan a un total de 1.500 kilómetros de los 3.250 previstos, con lo que su grado de cumplimiento es del 61 por ciento.

El ritmo inversor, sin embargo, mantiene su pulso. El MOPU va a invertir 74.000 millones de pesetas para la puesta en servicio hasta el final del presente ejercicio de más de 650 kilómetros de autovía y otras de acondicionamiento de la red de interés del Estado. Para final de 1990, el Ministerio prevé la puesta en servicio de un total de 9.300 kilómetros de carreteras, de los cuales 1.500 serán tramos de autovía, 3.500 del programa de acondicionamientos y 4.300 kilómetros correspondientes a conservación.

Raúl R. Sáez

FRENTE A FRENTE

FIAT UNO TURBO, OPEL CORSA GSi Y SUZUKI SWIFT GTi

CABALLOS DE BATALLA

LOS tres protagonistas de esta prueba encajan en lo que se suele llamar pequeños GTi, es decir, coches con carrocerías que pertenecen al segmento de los utilitarios pero con motor de inyección y talante claramente deportivo. Las características generales de los tres modelos coinciden, pues todos disponen de una carrocería de dos volúmenes, con tres puertas, una longitud total alrededor de los 3,6 metros y un motor con inyección que desarrolla una potencia en torno a los cien caballos. No obstante, estos tres modelos son muy distintos, puesto que cada uno carga las tintas en algún aspecto diferente. Así pues, el Corsa resulta más tranquilo que sus rivales, pero su baza es ser un vehículo muy equilibrado, muy utilizable en cualquier circunstancia. Por su parte, el Fiat Uno turbo es el que más anda

de los tres y el que mejor responde ante las exigencias de un usuario con talante deportivo. Finalmente, el Suzuki destaca por ser un producto muy bien elaborado, con un comportamiento muy agil y nervioso, con un motor portentoso. Todos ellos despuntan en diversos aspectos, pero desde el punto de vista del típico usuario de un GTi, el que mejor responde es el Fiat Uno.

TRES CAMINOS Y UN DESTINO

La filosofía GTi se centra en el sistema de alimentación del motor, que es mediante inyección. Los tres coches disponen de este sistema pero cada uno de ellos recurre a una tecnología diferente para alcanzar la potencia. En el caso del Opel Corsa, la potencia se ha conseguido a base de centímetros cúbicos, puesto que, mientras el Fiat y el

Suzuki montan motores de 1.300 centímetros cúbicos, el Opel dispone de un motor de 1.600. Este motor no está, ni mucho menos, apurado, y no sólo se busca potencia, sino buena respuesta a bajas revoluciones. Los consumos también están en una buena línea, y por mucho que se pise el acelerador se mantienen en unos niveles razonables.

El Fiat Uno es el más potente de los tres y su energía proviene de un turbocompresor que permite que el coche sea el que mejor acelera y el que más velocidad máxima tiene. Este motor, a pesar de ser turbo, responde con mucha rapidez y no tiene el clásico tirón brutal de los motores con carburador turbo. Las prestaciones son de primera y el consumo, sin ser ningún portento, se mantiene en unas cifras razonables. Por su parte, el Suzuki Swift es el que presenta un motor con la tecnología

FIAT UNO TURBO I.E.

VIRTUDES

- Frenos excelentes
- Prestaciones brillantes
- Comportamiento noble

DEFECTOS

- Asientos poco envolventes
- Embrague poco progresivo
- Confort mejorable

PRECIO EN LA CALLE:
1.598.268 ptas.

OPEL CORSA GSi

VIRTUDES

- Motor alegre
- Relaciones de cambio
- Asientos cómodos

DEFECTOS

- Frenos poco resistentes
- Espacio en plazas traseras
- Falta de capacidad motriz

PRECIO EN LA CALLE:
1.571.788 ptas.

SUZUKI SWIFT 1.3 GTi

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Prestaciones brillantes
- Frenos potentes

DEFECTOS

- Suspensión dura
- Precio elevado
- Instrumentación escasa

PRECIO EN LA CALLE:
1.830.000 ptas.

más atractiva: inyección electrónica en perfecta armonía con el sistema de encendido y cuatro válvulas por cilindro. Normalmente, el precio que se paga por disfrutar de la tecnología de moda, las 16 válvulas, es una falta de respuesta en baja. No es este el caso del Swift, que mantiene el tipo a las mil maravillas. Aunque el par máximo lo desarrolla a un número muy elevado de vueltas, 4.950, desde unas 2.000 revoluciones por minuto se dispone de casi el 80 por ciento del par. Donde más se nota el alarde tecnológico es en el consumo, el más reducido de los tres.

Así pues, en el apartado de motores, hay para todos los gustos. La opción más acorde con el espíritu de estos coches parece la del Swift, puesto que esta tecnología parece que va desplazando, poco a poco, a la de los turbo. La opción más conservadora reside en el Cor-



DATOS DE COMPRA

FIAT UNO TURBO L. E. Importador: Fiat Hispania, S. A. Paseo de La Habana, 74, Madrid. Tfno.: (91) 259 82 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. **OPEL CORSA GSI.** Fabricante: General Motors España. Paseo de la Castellana, 91, 28046 Madrid. Tfno.: (91) 455 90 45. Red de postventa: 242 puntos de asistencia técnica en toda España. Garantía: Un año, sin límite de kilómetros. **SUZUKI SWIFT 1.3 GTI.** Importador: Llund Rover Santana, S. A. Avenida Manoteras, 12, 28050 Madrid. Tfno.: (91) 766 42 22. Red de postventa: 250 puntos de asistencia técnica en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

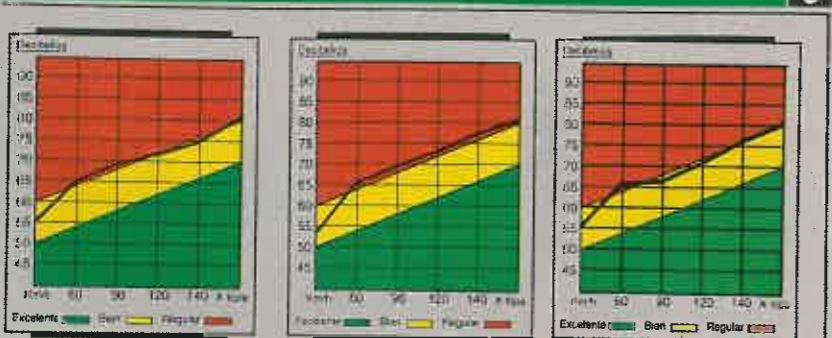
FICHA TÉCNICA

	FIAT UNO TURBO L. E.	OPEL CORSA GSI	SUZUKI SWIFT 1.3 GTI
MOTOR			
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.301	1.598	1.298
Nº apoyos de cigüeñal	5	5	5
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza	2, en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2	4
Alimentación	Inyec. elect. y turbo	Inyec. electr.	Inyec. electr.
Compresión	8 a 1	10 a 1	10 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.	Gasolina 97 oct.
Potencia máxima (CV/rpm)	105/5.750	100/5.600	101/6.450
Par máximo (mkg/rpm)	15,0/3.200	13,8/3.400	11,5/4.950
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	6,9/12,7/19,3	8,1/13,3/20,0	7,4/13,2/18,3
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	27,2/32,9	25,5/32,0	24,5/29,0
Embrague	Man. por cable	Man. por cable	Man. por cable
DIRECCIÓN			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante	3,5	3,9	3,5
Díámetro de giro (m)	9,8	9,35	9,2
FRENOS			
Sistema (d/t)	Disc. vent./discos	Discos vent./discos	Discos vent./discos
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Eje torsional	Independiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas) (d/t)	Aleación 5,5x13	Aleación 5x14	Chapa 4,5x14
Neumáticos (d/t)	175/60 HR 13	175/65 R 14	175/60 R 14
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha (kg)	845	774	750
Capacidad depósito (l)	50	42	40

PRESTACIONES

	FIAT UNO	OPEL CORSA	SUZUKI SWIFT
VELOCIDAD MÁXIMA			
Km/h	196,3	188,1	185,1
ACELERACIÓN			
400 m salida parada	16,7	17,0	17,3
1.000 m salida parada	30,5	31,8	31,4
De 0 a 100 km/h	9,3	9,8	10,0
RECUPERACIÓN			
400 m desde 40 km/h en 4.ª	17,7	17,8	18,2
400 m desde 40 km/h en 5.ª	19,5	20,1	19,6
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	32,2	32,9	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	34,9	37,1	36,5
De 80 a 120 km/h en 4.ª	8,2	9,4	9,9
De 80 a 120 km/h en 5.ª	9,6	12,9	13,1

SONORIDAD



FIAT UNO TURBO. Al ralentí: 55,5. A 60 km/h: 65,4. A 90 km/h: 68,8. A 120 km/h: 72,5. A 140 km/h: 74,9. A tope: 81,6.

OPEL CORSA GSI. Al ralentí: 54,0. A 60 km/h: 66,5. A 90 km/h: 68,3. A 120 km/h: 73,8. A 140 km/h: 76,4. A tope: 78,2.

SUZUKI SWIFT GTI. Al ralentí: 56,6. A 60 km/h: 65,5. A 90 km/h: 66,8. A 120 km/h: 71,2. A 140 km/h: 76,3. A tope: 80,2.

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



El Fiat Uno es rápido y eficaz.



El portentoso motor del Corsa hace maravillas.



El Suzuki muestra un comportamiento bastante nervioso.

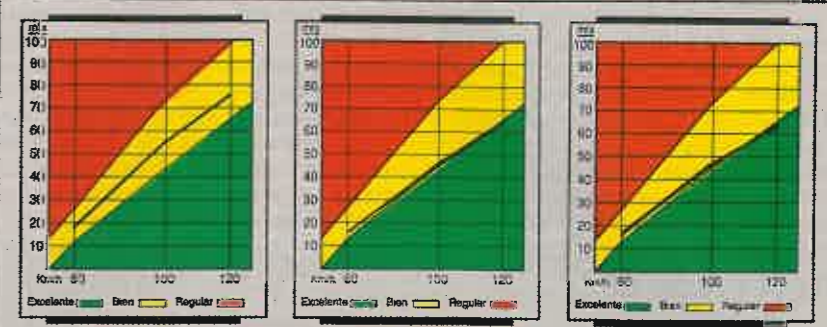
sa, cuyo motor se ha mostrado fiable a ultranza. Un punto que también tiene mucho que decir en la filosofía GTI, es la transmisión y la caja de cambios. En este apartado nuestras preferencias se decantan claramente por el japonés. Tanto por lo acertado de sus relaciones, como por el soberbio manejo de la palanca, el Swift se impone a sus rivales. El Fiat tiene unas relaciones apropiadas, pero el tacto de la palanca al engranar las marchas no es el idóneo. Algo similar le sucede al Corsa, que también dispone de un buen escalonado de las marchas, pero pierde puntos en cuanto a precisión del mecanismo. En frenos también hay bastante igualdad. Todos disponen de sistemas de

discos en las cuatro ruedas, pero el Suzuki destaca por potencia y progresividad. El Corsa también es muy eficaz frenando, aunque queda algo atrás en cuanto a la fatiga en bajadas prolongadas. El Fiat va por detrás de sus rivales, pero también con un excelente nivel. En este apartado hay que mencionar que el Uno puede montar el sistema antibloqueo de frenos Antiskid, que resulta francamente eficaz en situaciones apuradas.

A LA CARGA

Sin lugar a dudas, lo que más interesa de estas pequeñas bombas, es su comportamiento. Son coches para dis-

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

FIAT UNO TURBO. A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 45,0. A 120 km/h: 69,0.

OPEL CORSA GSI. A 60 km/h: 15,4. A 100 km/h: 45,7. A 120 km/h: 66,0.

SUZUKI SWIFT GTI. A 60 km/h: 16,1. A 100 km/h: 45,5. A 120 km/h: 64,8.

CONSUMO

	l/100 km		
	FIAT UNO	OPEL CORSA	SUZUKI SWIFT
CIUDAD			
A 31,4 km/h de promedio	9,5	8,6	8,2
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,2	5,5	5,7
En conducción rápida	10,1	9,8	9,8
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,6	7,5	7,4
A 140 km/h de cruceo	9,1	8,8	8,9
OTROS VALORES			
Consumo medio ponderado	8,4	7,6	7,4
Capacidad depósito comb. (l)	47	42	40
Autonomía media (km)	510	500	490

EQUIPAMIENTO

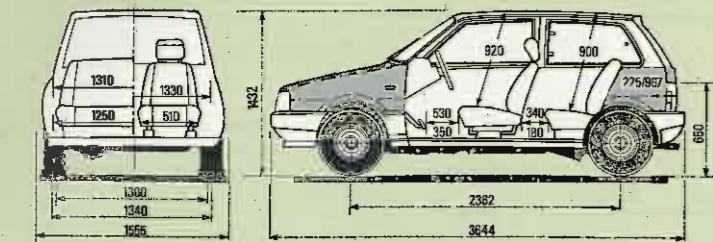
	FIAT UNO	OPEL CORSA	SUZUKI SWIFT
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	SI	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	NO
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Antibloqueo de frenos	OP	NO	NO
Faros antiniebla	SI	NO	SI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

FRENTE A FRENTE

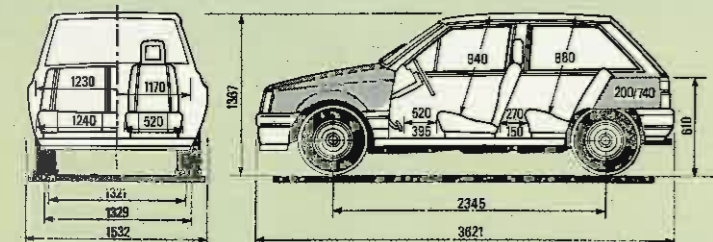
frutar conduciendo y, más que para realizar largos viajes, para pasear alegremente por carreteras secundarias en las cuales podemos sacar un buen jugo. El más eficaz en este terreno es el Fiat Uno Turbo, que resulta muy agradable de conducir, y presenta unas excelentes cualidades cuando se quiere rodar rápido. La dirección del Uno, al igual que la del Suzuki, es bastante rápida y precisa, lo que supone una gran ayuda. El Corsa tiene un espíritu algo más tran-

quilo que sus rivales, pero resulta bastante más cómodo que cualquiera de ellos. Con el Opel los viajes largos no suponen ningún problema, mientras que en el Fiat o, sobre todo, en el Suzuki, la dureza de la suspensión se hace notar según pasan los kilómetros. Esta dureza de suspensión en el coche japonés es excesiva y juega en contra en cuanto la superficie de la carretera se ondula un poco. Si el asfalto está en buen estado, el Swift se comporta muy

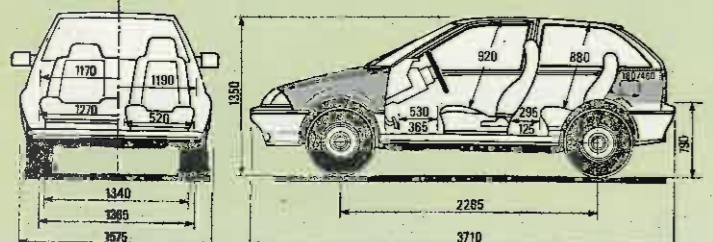
FIAT UNO TURBO I.E



OPHEL CORSA GSI



SUZUKI SWIFT 1.3 GTI



El Fiat Uno peca de tener unos asientos poco envolventes.



El equipamiento del Corsa es bastante completo.



La posición del conductor al volante del Suzuki Swift es realmente irreprochable.



FRENTE A FRENTE

bien con unas tendencias bastante neutras, mientras que si el asfalto se ondula, además de resultar incómodo, las reacciones se hacen muy bruscas. Los tres son tracción delantera, y por lo tanto tienen la clásica tendencia a tirar de morro. No obstante, gracias a los taradros de suspensión y a la gran cantidad de goma de sus generosos neumáticos, esta tendencia es muy controlable en cualquiera de ellos. En particular el Suzuki resulta muy ágil y fácil de colocar. El Corsa no acaba de asimilar bien los apoyos fuertes y se notan ciertas reacciones bruscas en el tren trasero. En cualquiera de los casos, con estos coches, se puede rodar muy rápido y dejar atrás a muchos vehículos de superior cilindrada y potencia.

En un uso convencional, el Corsa es el que mejor se desenvuelve. Sus relaciones de cambio son muy racionales, mientras que las del Suzuki y el Fiat Uno son más deportivas. El Suzuki tiene una quinta bastante corta, que es una delicia cuando se quiere hacer una conducción deportiva, pero que, en autopista, obliga a rodar a un régimen muy elevado.

La posición de conducción es mejor en el Suzuki, en el cual se ha corregido respecto al anterior modelo. Ahora los pedales y el volante están perfectamente centrados respecto al asiento. Los asientos sujetan bien y, en general, todos los mandos quedan al alcance de la mano. En el Fiat, nos encontramos con una posición buena, pero con unos asientos con respaldo un poco plano que no sujeta demasiado. El Corsa, por su parte, resulta cómodo aunque los pedales quedan ligeramente desplazados a la derecha.

En cuanto a habitabilidad, el ganador por goleada es el Fiat Uno, que dispone de una buena amplitud tanto delante como detrás, mientras que en sus rivales se aprecia una escasez de espa-

cio notable en las plazas traseras. Los maleteros también son importantes en estos coches, y es de nuevo el Fiat el que más amplitud tiene.

En cuanto a equipamiento, hay bastante igualdad entre el Corsa y el Fiat, mientras que el del Suzuki se puede calificar de curioso, puesto que incorpora de serie elementos tales como el retrovisor regulable eléctricamente, pero en cambio no dispone de un elemental cierre centralizado. Si esto se une a que el Suzuki resulta claramente más caro que sus rivales, nos encontramos de nuevo ante el dilema de si la exclusividad de un producto importado del Japón merece la diferencia de precio. En definitiva, la última palabra sobre este punto la tiene el gusto y las posibilidades económicas del comprador. Por su parte, el Fiat y el Corsa presentan una relación valor-precio muy semejante, con una calidad de acabado bastante razonable.

CONCLUSION

Tal y como decíamos al inicio de estas líneas, el más razonable de estos tres coches bajo el punto de vista de la filosofía GTi, es el Fiat Uno Turbo. El Suzuki se lo pone muy difícil al italiano, puesto que responde muy bien a las exigencias de un usuario de espíritu deportivo, pero su precio es un lastre muy pesado que inclina la balanza hacia su rival. Por su parte, el Corsa es un excelente automóvil, pero desde el punto de vista de usuario GTi, queda por detrás de sus rivales. Su sitio se encuentra mejor entre los utilitarios de altas prestaciones, entre los cuales, gracias a su excelente motor y razonable confort de marcha, ocupa uno de los puestos más altos.

Víctor Piccione
Fotos: José Robledo

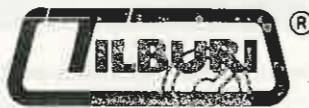
PARA SU AUTOMOVIL,

¡¡SENSACIONAL!!

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



RECOMENDADO POR EL RACC



TECHO SOLAR PRACTICABLE

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

► SOLICITE INFORMACION

► EXIJA SU TARJETA DE GARANTIA

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

AUTORIZADO MINISTERIO INDUSTRIA
INFORME TECNICO IDIADA 880105
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO GRANDE TPTT 88 090
N.º HOMOLOGACION UTAC MODELO PEQUEÑO TPTT 88 091
N.º HOMOLOGACION E2 43 R00-5001 NORMA 43 y 21 CEE

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

BALANCE FINAL

	FIAT UNO	OPHEL CORSA	SUZUKI SWIFT
Velocidad máxima	1.0****	2.0****	3.0****
Aceleraciones	1.0****	2.0****	3.0****
Recuperaciones	1.0****	2.0****	3.0****
Consumo	3.0***	2.0****	1.0****
Transmisión	2.0****	3.0***	1.0****
Caja de cambios	2.0****	3.0****	1.0****
Frenos	3.0****	2.0****	1.0****
Dirección	2.0****	3.0****	1.0****
Comportamiento	1.0****	2.0****	3.0****
Aptitudes urbanas	2.0****	1.0****	3.0****
Autonomía	1.0****	2.0****	3.0****
Habitabilidad	1.0****	3.0****	2.0****
Maletero	1.0****	2.0****	3.0****
Confort	2.0**	1.0****	3.0****
Posición conductor	2.0****	3.0****	1.0****
Sonoridad	3.0****	2.0****	1.0****
Equipamiento	1.0****	2.0****	3.0****
Valor-precio	1.0****	2.0****	3.0****

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

Motor 16 Los tres modelos están pensados para satisfacer a un público de gustos y costumbres deportivos, por lo cual disponen de una potencia en torno a los 100 caballos conseguida con tecnologías diversas, pero todas igual de válidas. El que mejor responde a la filosofía GTi es el Fiat Uno, que es el más homogéneo además de ser el más rápido de los tres. Por su parte el Suzuki Swift tiene una gran baza en su atractiva línea y avanzada tecnología, lástima que el precio —superior al millón ochocientos mil pesetas— lo traicione. El Corsa está más a caballo entre un coche de espíritu deportivo y un polifacético utilitario que proporcionará a su conductor unas altas prestaciones.

ESSE OTRANTO



Tú

Eres tú, Sólo tú, Tú serás mi baby. Seguro que tú te acuerdas de otras mil. Tú eliges.

RADIO
80
Serie Oro

MECANO - MOCEDERES - ABBA - THE MAMA'S AND THE PAPA'S - THE BEATLES - BERT RAEMPFERT - CHICAGO - THE EAGLES - THE EVERLY BROTHERS - THE PLATTERS - LENN MILLER Y ORQUESTA - MANHATAN TRANSFER - THE MOODY BLUES - THE DIAMONDS - THE MONKEES - THE ROLLING STONES - THE POLICE - LOS RELAMPAGOS
ALICANTE 90.0 - AVILA 96.4 - BARCELONA 90.5 - BURGOS 97.1 - DON BENITO 100.0 - LA CORUÑA 92.6 - LAS PALMAS 94.4 - LEON 92.6 - MADRID 89.0 - OVIEDO 95.7 - PALENCIA 89.6 - PALMA DE MALLORCA 102.3 - PAMPLONA 94.2 - SEGOVIA 94.8 - SEVILLA 94.8 - TOLEDO 94.2 - VALENCIA 96.1 - VALLADOLID 98.1 - ZARAGOZA 98.6

Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff.



VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



ALBERT FRANZ HAUSER

COLORES DESMEDIDOS

ES austriaco, tiene 33 años y se gana la vida como pintor. Albert Franz Hauser, artista de profesión, no quiere desperdiciar su creatividad en lienzos blancos, prefiere las superficies metálicas de los automóviles más espectaculares y sus obras se cotizan ya a precios considerables, se cotizan por encima de los cinco millones de pesetas.

El pintor más extravagante del mundo del automóvil ha creado, incluso, un nombre para su especialidad: Rollart, algo así como arte sobre ruedas, la palabra que define los dos trabajos delirantes presentados en estas páginas, un Jaguar XJ 6 y un Ford Mustang de 1970, un coche muy similar al utilizado por Spenser, el detective americano de la sobremesa televisiva.

El Jaguar es el más comedido de los dos ejemplares de Rollart; su decoración no ha «atentado» contra el color original del coche y los rasgos distintivos de Hauser sólo se reflejan en la parte exterior del conjunto. Bandas de tonos fuertes, que se van degradando, y manchones chirriantes constituyen el sello de la casa. El modelo británico de-





El artista austriaco posa orgulloso al lado de su obra, el «Jaguar felizmente roto», un desafío al buen gusto que ha alcanzado un precio superior a los cinco millones de pesetas en la última subasta.

corado por el pintor austriaco tiene, incluso, título, como las buenas obras de arte, se llama «Jaguar felizmente roto» y ya ha sido la estrella de varias subastas.

El artista se ha superado a sí mismo en el Mustang, su obra más brillante, no sólo por los tonos aplicados en su exterior, sino también por los chafarrinones que decoran todo el espacio habitable, chafarrinones que van desde el volante hasta los asientos, sin reparar en los emparejamientos. El veterano coupé de Ford se llama «Cometa Anzipf 1» y es, por el momento, la joya mimada del pintor austriaco.

Sobre gustos no hay nada escrito, pero creemos que Spenser, el enérgico detective de la televisión, pondría el grito en el cielo al contemplar este engendro recargado, tan lejos de su cuidadísimo Mustang, verdadero clásico en



Exterior e interior diferentes. Es difícil saber qué parte es la más llamativa.

una serie repleta de automóviles curiosos.

Albert Franz Hauser no ha dejado nada en su tono original; ha puesto miles de topos, de lunares, con colores imprevisibles en los lugares más insospechados. Los caminos del arte son inescrutables, como demuestra este pintor enloquecido, capaz de enfrentarse a una carrocería o a un interior sin ningún respeto para su estética original.

El «Jaguar felizmente roto» y el «Cometa Anzipf 1» ponen de relieve los poderes de un spray o de un pincel aplicado con absoluta insolencia. Los coches de Albert Franz Hauser pueden gustar o pueden repeler, pero no producen nunca indiferencia. El artista austriaco ha conseguido su objetivo plenamente, ha popularizado el nombre de su invención, el nombre Rollart.

Angel Marco



El Ford Mustang creado por Rollart tiene la agresividad descontrolada de unos tonos irrepetibles. El interior no se ha librado de esa avalancha de color.

Comprar y vender

SENCILLAMENTE LA LUNA

Lunauto te ofrece la luna. Todos los tipos de luna para cada modelo de autocar del mercado, nacional o de importación.

Y la exclusiva de Lunauto para toda España le ofrece la gama completa de lunas.

Si tiene problemas de rotura acuda a Lunauto, el único que le ofrece sencillamente la luna.



1. Spenser & Spenser

LANEVALLO 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).



VENDO Renault 5 Turbo 2 precioso impecable, motor con 3.000 km, año 86, nuevo de todo, ruedas nuevas, impresionante. 2.200.000 ptas., a toda prueba, 2 juegos de llantas. Tel.: (976) 21 15 56. Turbo 2.

OPEL Kadett 1600 SR, blanco. 800.000 ptas. Llamar de 9 a 4 horas. Teléfono: 593 84 89.
PEUGEOT 505 Covadonga Diesel T, gris plata, a toda prueba, buen estado. 800.000 ptas. Tel.: 763 96 01. Madrid.

LANCIA Delta 4x4, rojo, muchos extras, como nuevo, 40.000 km, precio a convenir. Tel.: (982) 24 25 63. Oficina: 22 58 31. Comidas.
BX 16 TRS, duerme en garaje. 850.000 ptas. Tel.: (91) 465 21 36.

MEICOM S.A.

VENDE CHEVROLET CORVETTE

ZSL-89 A ESTRENAR TARGA O CARRIO 280 CABALLOS, TRANSMISION MANUAL 7 VELOCIDADES, 10.500.000 PTAS. INCLUIDO IVA Y MATRICULACION.
TAMBIEN CHEVROLET CAMARO 89 2.8 LTS. AUTOMATICO. C/ ELFO, 12. TEL.: 404 40 82/9389

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

"LUBLINSA"

LAMINAS ANTISOLARES
HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LINO, 11. Tel. (91) 270 68 85
(Entrada por Bravo Murillo, 251)
MADRID - Tel. (91) 571 38 23

C/ ISLA DE CORCEGA, 18 - Tel. (91) 654 24 89
(Entrada por Marques de Valdeaviva, 29)
ALCORNOCAS

ANUNCIENSE EN MOTOR 16 MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

PARTICULAR VENDE BMW 735i

Modelo 1987, todos los extras, perfecto estado. 6.300.000 ptas. Tel.: 407 27 00, ext.: 675 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.

INVENTO SIN BODAS Y TODOS LOS DIAS

O P E L C O R S A J O Y

i CIELOS!

Un Corsa descapotable

Y no le falta un detalle:
Cuentarrevoluciones, retrovisores ajustables desde el interior, cristales tintados, llantas especiales y además... con techo de lona practicable eléctricamente.

El Corsa Joy te está esperando en la Red de Concesionarios Oficiales Opel. 1.283.000 Ptas.*



*Transporte, I.V.A. y gastos de pre-entrega incluidos (Precio recomendado por el fabricante).



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

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

AUTOTODO, S.L.

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

DASAUTO

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

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

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

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 32 43

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.
Tel. 637 05 79
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52
POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

APROVECHESE AHORA ROVER CREDIT

Ag. Oficial Austin Rover

C/ Coslada, 5. 28028 Madrid
 Tels.: 255 91 57-246 27 23

Asistencia gratuita RACE y grandes ventajas

MERCEDES 230 E, año 86, azul, 30.000 km, aut., A.A., techo, 3.650.000 ptas.
SUZUKI SJ 410, M-GR, rojo, perfecto estado, 18.000 km, 825.000 ptas. Transferido. Garantía, 6 m.
LANCIA Thema, año 87, grafito, full equipo, garan-

tía 6 m., 2.300.000 ptas.
BMW 628 CSI, rojo, año 84, 2.300.000 ptas. Facilidades.
MERCEDES 300 E, aut., 86, blanco, 30.000 km, F.E. Facilidades, 4.600.000 ptas.
CITROËN AX 11 TRS, año 86, blanco, 6 m. garantiza-

do, 740.000 ptas. Transferido.
AUDI Quattro, blanco, año 86, muy buen estado, extras, 6 m. garantía, 2.800.000 ptas. Facilidades.
BMW 323i, año 84, A.A., llantas, alarma, 1.600.000 ptas.

LANCIA Delta H.F. Turbo, año 87, seminuevo, 1.200.000 ptas.
ROVER 827 Vitteese, año 89, seminuevo, 3.400.000 ptas.
RANGE Rover EFI A.A., año 89, seminuevo, 3.700.000 ptas.

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

DEPORTIVO Porsche 911 Targa, cuero, asientos eléctricos calefactables, llantas, spoiles, elevallas, motor nuevo cero Km. 3.975.000 ptas., facilidades, Master-Car. Martínez Izquierdo, 66 (esq. Parque Avenidas).
MASTER Car, Volvo. Tel. (91) 256 83 82.
MASTER Car, Mercedes. Teléfono (91) 256 62 22.
MASTER Car. Tel. (91) 563 20 21. Víctor Serna, 10 (Santiago Bernabéu).
MASTER Car, Jaguar. Teléfono (91) 563 30 21.
MASTER Car, Audi. Tel. (91) 564 30 65.
MASTER Car, Porsche. Tel. (91) 256 83 82.
MASTER Car, deportivo BMW 653 CSI, full, extras, 2.950.000 total, 48.000 mensual. Tel. (91) 563 29 61.

MASTER Car, Audi 200 turbo Quattro, todos extras, único. Teléfonos (91) 563 30 21/564 30 65.
MASTER Car BM2 M-535i, oportunidad, aire, ABS, llantas, nuevo, 2.950.000. Facilidades. Teléfono 563 29 61.
PORSCHE 924 Targa, seminuevo, 1.800.000. Tel. (91) 564 30 65. Master Car.
MASTER Car, automóviles importación, procedentes servicios oficiales, con garantía total toda España. Tel. 564 30 65.
MASTER Car, empresa recomendada.
MASTER Car, Tel. 256 62 22.
MASTER Car, Audi 200 Turbo climatizado, ABS, 4 elevallas, cerraduras, llantas, 43.000 km., moderno, 2.650.000 total, 49.000 mensual. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Aveni-

das). Tel. 256 62 22.
MASTER Car, Volvo 760 GLE, todos extras, cuero nuevo 3.475.000 total. Facilidades, garantía 1 año piezas, mano obra toda España. Tel. (91) 256 83 82.
MASTER Car, todos modelos usados, Mercedes, BMW, Audi, Porsche, Jaguar, Volvo. Tel. 256 62 22.
MASTER Car, varios Mercedes 190 E, techo, airbag, etc. Desde 2.550.000 total. Financiamos mínimo interés. Sin entrada. Tel. 564 30 65.
MASTER Car, Mercedes 190 Diesel 87/88. Oportunidad Mercedes 230 E, 260 E, 300 E. Todos climatizados. Tel. 256 62 22.
MASTER Car, BMW 735 i, climatizado, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, 2 becker, full, único en extras, 3.650.000 total.

Tel. 464 30 65. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).
INTEGRALE Delta 185 HP, 88, rojo, techo, llantas, superbarato, volante momo, vende particular, muy cuidado. 2.500.000 ptas. Tel.: (977) 44 50 99. A. Palomo, horario oficina.
LANCIA Delta HF Integrale, grafito, techo corredizo, 16.000 km. 2.900.000 ptas. Tel.: 546 31 79. Horas comercio.
KADETT GSI 2.0i, año 87, muy cuidado, garaje, todo riesgo, techo, 43.000 km, 2 puertas, urge por piso. Tel.: (952) 82 83 55. 1.650.000 ptas.
MERCEDES 250 CE Pillaress Coupé, 1970, champán metalizado, cuero rojo, aire, dirección asistida, inyección electrónica, 150 CV, clásico, estado concurso. 1.100.000

ptas. Tel.: (911) 715 44 52.
COMPRO Ferrari, Lamborghini, Maserati, Aston Martin, trato rápido, Cabrero José, 39, rue Jacques Gamelin 31.100 Francia. Teléfono: 07 33 - 61 07 60 80.
MERCEDES 500 SE mod. 82, ABS, acondicionado, llantas, AMG, 85.000 km. 2.200.000 ptas. Tel.: (964) 30 46 91. Noches.
VOLKSWAGEN 1302 Cabrio, blanco, capota nueva, ruedas nuevas, a matricular. 1.450.000 ptas. Tel.: (947) 50 03 63.
ALFA Romeo 1.5 TI, negro, 30.000 km, impecable, M-I.G. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 535 26 36 y 275 10 57 comercial.
VENDO recambios Seat 850 Spider, asientos, cristales, cerraduras, motor, volante, capota. Tel.: (942) 66 08 18.



CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial
 Su especialista en vehículos industriales

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

Motor Retiro

Oh! El Golf Sprinter. **SABADOS MAÑANA**



- Somos especialistas VW, AUDI
- La financiación y el Leasing más rentable

Exposiciones: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32.
 C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.
 Talleres: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

AUDI 80
 Rojo, 87, aire acondicionado, radio, super, alarma, pocos km., siempre garaje, toda prueba, 2.250.000 pesetas. Tel. (91) 803 16 85. Noches.

PARTICULAR VENDE
RENAULT 21 TXE NEVADA
 5 PLAZAS, AIRE ACONDICIONADO, ABRIL 88, 12.000 KM. ALARMA Y RADIO. 2.000.000. LO VENDO O CAMBIO POR COCHE MAS PEQUEÑO: VOLVO 360, BMW SERIE 3, CON SEMEJANTES CARACTERISTICAS. TEL. (91) 581 12 41. (DE 8 A 15 HORAS). JESUS.

DETECTOR DE RADAR

EURO-Vector 3
 85.000 ptas.
 12 % IVA incluido



- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
- Prohibido sobre carreteras europeas.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
- Se aceptan pedidos por teléfono: 275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:
 Paseo de la Castellana, 40.
 Madrid 28046. Teléfono: 275 45 47.
 Ventas País Vasco: ACCESORIOS AYALA
 (943) 27 54 28 - San Sebastián.



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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



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

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

¡ANUNCIENSE HOY!

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

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

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

SI PIENSA EN LANCIA



BRAVOMOTOR
28003 MADRID

Bravo Murillo, 62. Tel.: 533 75 07

VENDO Opel Kadett 1.6 D, techo solar, alerón trasero, particular. 900.000 ptas. Llamar al teléfono: 639 10 20. Luis.

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

190 E, año 88, techo, radiocassette, espejos, cerradura, ABS, metalizado. 2.800.000 ptas. Tel.: (91) 711 94 02. Horas comida.

VENDO vestimenta y accesorios para la aventura. Teléfono: (93) 844 88 01 y 871 48 41.

PARTICULAR vende Plymouth Fury,

año 1963, precio convenir, José Sela. Tel.: (985) 50 01 03.

VENDO Wartburg Trans, B-HL, 3 años. Tel.: (93) 848 06 03, de 10 a 11 horas.

PARTICULAR vende BMW 324 d, extras, a matricular, año 86. Tel.: (965) 85 47 69, martes a sábados.

PARTICULAR vende Toyota Supra 2.8i blanco, año 83, 75.000 km, radiocassette Pioneer, estado impecable, A-BC. Tel.: (965) 70 04 66, noches. 2.500.000 ptas.

KARTS nuevos y

usados, accesorios y recambios Masalles. Tel.: (93) 692 18 24.

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

INTEGRALE Delta 185 HP, 88, rojo, techo, llantas Superbraid, volante Momo, vende particular, muy cuidado. 2.500.000 ptas. Tel.: (977) 44 50 99 A. Palomo. Horario oficina.

MERCEDES 250 CE «Pillarless Coupé» 1970, champán metalizado, cuero rojo,

aire, dirección asistida, inyección electrónica, 150 CV, clásico, estado concurso. 1.100.000 ptas. Tel.: (91) 715 44 52.

SEAT Ibiza GLX 1.2 blanco, año 1987, 25.000 km. 800.000 ptas. Tel.: (91) 456 31 64.

VENDO 600 L Especial, impecable, fabricado último trimestre producción este modelo, 127.000 km. Tel.: (911) 43 76 81.

RENAULT 21 GTD, vende particular, 28.000 km, como nuevo. Tel.: (91) 691 42 59. 1.600.000 ptas.

SE VENDE

Peugeot 205 XR, M-GF, perfecto estado, aire acondicionado, elevalunas eléctrico y cierre centralizado. Tel.: 856 79 37, tardes.

RANGE ROVER HALT-UP

Máxima reparación rápida. Motor J.E. 320 H.P. Vencedor Transpaña 87 y Raid Desabrimiento 88. 6.º Scratch Baja 1989, 1.º vehículos privados. Mucho recambio llantas y neumáticos. Precio a convenir. Contactar a PromoService. (977) 67 54 54.

Master Car
AUTOMOVILES IMPORTACION

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

C/ Marqués de Sade, 66 (Parque Avda) Tel.: (91) 256 62 22 y 564 30 65. C/ Víctor de la Serna, 9-10 (S. Bernabé) Tel.: (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.	
Volvo 760 GLE. Antena, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos c/c, etc. Seminuevo.	3.475.000
Mercedes 300 E. 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev., C/C, etc.	4.350.000
Mercedes 230 E. Antracita, aluminales, aire, techo, elec., llantas, elev. C/C, 4 rep., etc.	3.650.000
Audi 200 T. 85, azul oscuro antracita, climatizado, C/C, 4 elev., ABS, llantas, etc.	2.630.000
Audi 200 T. 4x4, 86, metálico, climatizado, ABS, llantas, C/C, 4 elev., etc.	3.250.000
Mercedes 200 Diesel, 86, ABS, C/C, lunas, varios...	3.150.000
BMW 735 i. Cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev., C/C, 2 Packer	3.675.000
Mercedes 190 D. 87/88. Muchos extras. Varios	2.780.000
BMW M-535 i. 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.	2.975.000
BMW 635 GSI. Aire, llantas, cuero, elevalunas, etc.	2.975.000
BMW 318 i. 85, muchos extras, serie moderna	1.650.000
BMW 320 i. 85, muchos extras	1.975.000
Porsche 924 Targa. Muchos extras	1.800.000
Porsche 911 Targa. Cuero, asientos eléctricos calefactables, llantas, spoiler, etc., motor nuevo cero km.	3.975.000



OPORTUNIDADES: Deportivos Mercedes 350 SLC, aire, 2.650.000, 46.000 mensual; BMW 320i, moderno. Semanalmente varias ofertas nuevas con la mejor garantía del mercado nacional. Revisados 140 puntos por maestros ingenieros propios.

AUTOHAUS MARKL
INTERLENC, S.A.

MERCEDES-PORSCHE-BMW-AUDI
OPLADENER Str. 219-40 19 MONHEIM
(Entre DUSSELDORF Y COLONIA)
Tel.: 07-49 21 73/51081. Sta. Pérez Abad.
Télex: 851 59 41. Fax: 07-49 21 73/31614 ALEMANIA.

PRECIOS ESPECIALES PARA COMERCIANTES
Stock permanente de más de 100 vehículos

Llámenos a nuestras oficinas en Madrid.
Tel.: (91) 314 05 36 ó 314 13 63. Télex: 27245.
Fax: (91) 314 03 31.

Paseo de la Castellana, 268, 5.º D (MADRID)

OFERTAS DEL MES DE SEPTIEMBRE

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

TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

Ford Credit, Ford Leasing, AMBITON, SABAHA, L. TRINIDAD

Ford

SU SERVICIO EN ARGÜELLES

Blasco de Garay, 37

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

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

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



ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2 Junior	85	34.000	695.000	Opel Corsa 1.2 S	84	47.000	650.000
Fiat Uno Turbo I.E.	87	26.000	1.100.000	Opel Corsa 1.3 SR	85	40.000	690.000
Fiat Uno 70 SX	87	19.000	960.000	Opel Corsa 1.3 GT	87	20.000	840.000
Renault Express Diesel	87	29.000	875.000	Opel Corsa 1.5 TD	88	17.000	1.175.000
Renault Supercinco Copa T	87	19.000	980.000	Opel Senator 3.0 E.F.E.	82	75.000	1.100.000
Renault Supercinco GT T	88	16.000	1.225.000	Opel Kadett 1.3 GL	87	21.000	1.175.000
Renault Supercinco GT T	86	31.000	880.000	Opel Kadett GSI Full Equip	85	48.000	1.450.000
Renault Supercinco C	87	7.000	685.000	Peugeot 205 XLD	87	19.000	980.000
Renault Supercinco GTS	85	35.000	725.000	Peugeot 205 GLD	88	22.000	1.100.000
Renault 11 GTD	87	13.000	1.125.000	Peugeot 205 XR	85	37.000	745.000
Renault 11 TXE A.A.	86	32.000	975.000	Peugeot 205 Lacoste 2p	86	29.000	1.025.000
Renault 11 TSE	88	11.000	1.125.000	Peugeot 205 GT	85	36.000	825.000
Renault Trafic Microbus	88	16.000	1.550.000	Peugeot 505 SRD T.A.A.	82	70.000	650.000
Renault Trafic 1.300 D	88	17.000	1.470.000	Peugeot 505 Familiar, A.A.	83	65.000	1.325.000
Renault 21 TXE	86	37.000	1.275.000	Citroën AX GT	88	13.000	1.125.000
Renault 21 TXE A.A.	87	24.000	1.525.000	Citroën BX Caribe	86	30.000	875.000
Renault 21 TS	87	17.000	1.450.000	Citroën BX 19 TRD Fam.	87	27.000	1.450.000
Renault 21 Nevada TXE	88	9.000	1.690.000	Citroën C-15 Diesel	86	32.000	785.000
Renault 25 GTX A.A.	87	23.000	2.225.000	Ford Fiesta 1.1	89	3.000	825.000
Opel Corsa 1.0 S	85	33.000	590.000	Ford Fiesta 1.4 D	87	17.000	745.000

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR



- TOYOTA SUPRA. Full equip 5.669.000
- TOYOTA SUPRA TARGA. Full equip 5.985.000
- TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equip 4.089.000
- TOYOTA CAMRY 2.0 GLi 16V. 3.095.000
- TOYOTA LAND CRUISER L J70. Turbo D, kit cromados, elevalunas eléc. 3.375.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.



AHORRESE HASTA UN MILLON DE PESETAS!!

- TOYOTA
- MITSUBISHI

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

CLASS SPORT AUTO

Mantaner, 83. 08011 Barcelona. Tel. (93) 253 25 53.

* LLANTAS
* SPOILERS
* REJILLAS, FAROS

AERODINAMICA

* ASIENTOS
* VOLANTES RACING
* LIBROS Y VIDEOS

COMPLEMENTOS

* ARCOS SEGURIDAD
* SUSPENSIONES
* 4x4 ACCESORIOS

**ACCESORIOS
COMPETICION**

KERHEL

VIMESA

OMP

BRAD

BELL

TERRAFLI

MOMO

BELL

Envíos a toda España
contra reembolso.

VENDO Humber Sceptre 1.7, año 1965. 800.000 ptas. Tel.: (96) 155 89 15.
PARTICULAR vendo Lancia Delta HF 4WD, año 87, rojo impecable, extras. Tel.: (981) 24 81 55. Horas oficina. Señorita Isabel.

Tel.: (91) 532 10 07, horario oficina.
VENDO BMW M-3, año 88, Full Equipe, como nuevo. 6.000.000 ptas. Tel.: (96) 240 05 90.
MERCEDES 190 E rojo, 6/86, 48.000 km, aire acondicionado, techo practicable. 2.550.000 ptas. Teléfono mañanas: 775 10 11, tardes: 241 32 61.

FERRARI modelo 400 GT 2+2, año 76, tiene 80.000 km, completo de cosas, 4.500.000 ptas., admito cambio por Range Rover Turbodiesel o similar, no trataré con compraventas o extranjeros. Tel.: (91) 243 16 46. Andrés Gascón.

RANGE Rover todo terreno gasolina. 1.150.000 ptas. Tel.: 473 86 31. Noches.

RENAULT 25 GTS 1985, 41.000 km, por matricular. 2.100.000 ptas. Tel.: (977) 60 65 15.

COMPRO VW Golf Cabrio, modelo actual, preferible color azul. Tel.: (96) 132 00 33.
AUDI Coupé GT, aire acondicionado, dirección asistida, 120.000 km, perfecto estado, gris oscuro metalizado. 1.160.000 ptas.

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
EN AERODINAMICA

Fiat Tipo



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

Para mayor información disponemos de un CATALOGO competo a todó color con más de 200 páginas, al precio de 990,- Ptas. más franqueo.

Importador para España

Jacso

Vallespir, 189-191 - Tel. 321 65 25 (6 Líneas)
Tel.: 54319-JSAU-E Telefax: 3222920 08014-BARCELONA

DISTRIBUIDORES:

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

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) 321 65 25

kléber®

XR2 1.6 como nuevo, negro, B-FF, 600.000 ptas. Discut. Tel.: (93) 429 14 74.
TALBOT Solara B-EU, perfecto, revisiones pasadas, radiocassette, ruedas nuevas. 440.000 ptas. Tel.: (93) 339 29 60 y (977) 69 22 76.

PORSCHE 944 Targa rojo, A.A., Full Equip, B-FY, libro revisiones, impecable. 2.700.000 ptas., particular, estrenado España. Tel.: (93) 417 00 65. Señor César.
EQUIPO para la aventura, ropa especial para la caza, tiro, rallyes, pesca, safaris. Tel.: (93) 844 88 01.
OPEL Corsa TR 1.25 M-GJ. 625.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.
PARTICULAR vende Golf GTI B-GC, 70.000 km, perfecto, aire, faros. 1.100.000 ptas. Teléfono oficina: (93) 205 10 03.

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



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

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

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

PONGA EN FORMA SU VEHICULO CON AERODINAMICA



ALERON KADETT BRAVO-92

OTRAS NOVEDADES

- Kit Golf
- Kit Mercedes 190
- Alerón Passat
- Alerón R-19

De venta en los establecimientos del ramo y en los servicios oficiales. C/ Nueva de Porta, 32. 08016 Barcelona. Tel.: (93) 340 74 98. Fax: (93) 349 60 87.



TALONERAS R-19

NOTICIAS DE EMPRESA

GERENCIA DE SEGURIDAD VIAL

EL presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, presentó la Gerencia de Seguridad Vial. Es éste un organismo adscrito al Departamento de Gobernación del ente autonómico catalán para centralizar las pocas competencias que en materia de tráfico a éste le están atribuidas. El gerente es José Luis Pedragosa y el objetivo primordial es hacer disminuir el número de víctimas en accidentes

de tráfico. Para ello ya se ha comenzado a hacer campañas publicitarias a las que seguirán otras, se piensa estudiar programas anuales, recabar la ayuda de todos los organismos competentes en la materia. También se tiene la intención de crear y organizar en un futuro próximo la Comisión Catalana de Seguridad Vial, así como mejorar las obras de infraestructura en las carreteras, etc.



NUEVO ADHESIVO

NURAL 22 es un nuevo adhesivo lanzado al mercado por Industrias Nural, S.A., uno de los fabricantes más destacados en el campo de los adhesivos y colas. Este producto, formulado en especial para pegar uralita, hormigón, mármol, piedra, cerámica, plásticos, pega en superficies húmedas, lo que lo hace ideal para sellado de fregaderos, reparaciones en tuberías de PVC, etc.

SUBASTAS BROOKS

ROBERT Brooks, ex directivo de la afamada casa de subastas Christie's de Londres y artífice de la venta del Bugatti Royale, hasta ahora el coche por el que se ha pagado la mayor suma de dinero, acaba de crear una empresa dedicada a la venta subastada de vehículos clásicos. Brooks reúne en sus filas a James Knight y a Mark Beattie, ex directivos de Christie's, y a Doug Nye, conocedor del coche clásico.

Agenda

Del 29 de agosto al 4 de septiembre

TELEVISION

- El sábado 2 de septiembre, incluido en el programa Estadio 2 que se emite por la 2ª cadena de TVE, se retransmitirán los entrenamientos pertenecientes al Campeonato de España de Velocidad que se celebran en Alcañiz.
- El domingo 3, ya en el programa Domingo Deporte, se incluye la carrera del Campeonato Citroen AX.

AUTOMOVILISMO

- Alcañiz será escenario el fin de semana del 2 al 3 de septiembre de las pruebas puntuables para los Campeonatos y Copas de España de Velocidad en Circuito. Las diversas pruebas programadas son Producción, R-5, Iniciación, Citroen AX, Copa Polo y Clásicos Deportivos

MOTOCICLISMO

- El día 3 de septiembre se celebrará la prueba alemana del calendario del Campeonato del Mundo de Trial.

SOS EN VACACIONES

Teléfonos de asistencia durante el verano:

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

CUMPLIR EL PLAZO

EL día 24 de febrero pasado realicé el pedido de un R-21 TXE Manager, dejando la «oportuna» señal en el concesionario EASA II de la Avenida Ciudad de Barcelona, n.º 206, de Madrid. Desde primeros de abril, todas las semanas me ponía en contacto con el concesionario para intentar que me dijeran cuándo vendría «mi coche» y siempre me decían que «casi seguro» que la próxima semana ya lo tendría.

Cuando, a punto de

transcurrir tres meses, me personé en el concesionario y hablé «seriamente» con el jefe de ventas para que me indicase qué ocurría realmente con un pedido que debería haberse atendido a lo sumo el 10-4-89, según me aseguraron, me llevé una sorpresa al indicármese que era muy difícil que pudieran atender mi pedido, pues no se iban a hacer más R-21 TXE Manager y que había algunos en stock en la central, pero no sabía si llegarían a mi número de petición. Quizás la semana última de mayo tuviera alguna noticia. Si no era así no podrían atender mi petición, pues en junio no recibirían ninguno.

No podía creer lo que estaba oyendo. Me sentía engañado; tras tenerme tres meses «entreteniéndome» semana tras semana, me dicen que no saben si podrán

atender un pedido que debería haberse servido, según palabras del vendedor del concesionario, en un plazo máximo de mes y medio. No entiendo cómo una empresa que ha gastado cientos de millones en publicidad para intentar captar clientes para este modelo no sabe si puede atender sus pedidos y en un sector tan competitivo se permite perder una venta y ganar mucha mala imagen. ¡Incomprensible!

Lo peor es que, según me dijo el responsable del concesionario, yo no era un caso aislado, muchos otros peticionarios de R-21 TXE Manager han sufrido decepciones semejantes, ¡ah! y también peticionarios de R-5 Triana.

En 1989, cuando alguien quiere un producto, lo quiere en el plazo acordado, el modelo o tipo pedido, en el color y las características que desea, no como el vendedor se lo quiera dar. Los tiempos en que el fabricante vende lo que quiere ya han pasado, al menos eso creía yo.

A. Sancho Martínez (Madrid)

MOTOS RAPIDAS

TENGO 13 años y soy un lector de su revista que se dirige a ustedes por el siguiente motivo:

Me interesan mucho las motos de pequeña cilindrada, y en especial las de 50,

80 y 125, respectivamente. Estaría encantado si me dijeran cuál es la moto más rápida de cada categoría, con su velocidad máxima correspondiente.

Por otra parte, y también relacionado con el mundo de las motos, me gustaría que me explicaran en qué consiste el trucaje de motos.

Carlos Carbajal García (La Coruña)

R.—La legislación vigente limita la velocidad de los ciclomotores a 40 kilómetros a la hora, por lo que resulta imposible afirmar qué modelo es el que alcanza una velocidad mayor. En 80 centímetros cúbicos hay que establecer diferencias entre las de carretera, Trail o los populares scooter. Entre las primeras, la lucha está bastante reñida, ya que Honda con su NS 75 y Yamaha con su TZ 80 rondan las mismas cifras, cercanas a los 100 kilómetros por hora. En el Trail sucede algo parecido, mientras que entre los scooter la lucha se centra entre la Honda Visión, la Vespa 75 y el Peugeot SC 80 con 80 kilómetros por hora.

En el octavo de litro, la velocidad máxima la alcanza la Cagiva C-12, que con su caja de cambio de siete velocidades llega a los 156 kilómetros a la hora. La siguen de cerca la Aprilia Af-1 Réplica, que llega a los 155, la Honda NSR con 152, la Gilera MX-1 con 149 y luego la Yamaha TZ 125 con 141 y la Benelli Jarno con 140.

El trucaje de motores consiste en la rectificación del motor para conseguir mejores prestaciones. Son muchas las maneras en que se puede realizar esta operación, desde el simple cambio de un carburador por uno de mayores dimensiones hasta el cambio de cilindro y de pistones, montando siempre unos desarrollos más grandes si la moto es de campo y más pequeños si la moto se va a usar en carretera. Otra manera de ganar potencia consiste en montar unos escapes con mayor diámetro de salida. Una vez que se han realizado estas operaciones resulta necesario que el vehículo pase la correspondiente Inspección Técnica (ITV).

SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



Cuando la semana acaba, *La radio continúa.* Continúa diciéndote **“A VIVIR QUE SON DOS DÍAS:”** CON Concha García

Campoy, el periodismo de hoy. Por la tarde, al  **“LO QUE YO TE DIGA:”**

Y al baloncesto  con **“CARRUSEL:”**

El domingo,  más. Segundo día de

“A VIVIR QUE SON DOS:” A la tarde, el

auténtico **“CARRUSEL;”**  marca de la

casa. Con Antonio Martín Valbuena y José Domingo Castaño. A las

diez, NOCHE DE AUTOS CON **“EL ARRANQUE:”**  conduce Ignacio Lewin. A las doce,

Jorge Valdano sienta **“CÁTEDRA:”** Y TOROS A UNA Con Molés. Y olés.

SER FIN DE SEMANA. Esa radio que no se oye todos los días.



LA RADIO

PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

HOVERCRAFT EAG

VIVIR EN LEVITACION



El hovercraft se desliza por tierra y agua con la misma facilidad. Sobre el agua la sensación de levitación es mucho mayor.



Un Rotax bicilíndrico empuja al AEG por encima de los cien kilómetros por hora.



Vibraciones mínimas, el agua no se derrama con el motor en marcha.



La timonera consta de dos «flaps» paralelos que orientan la embarcación.



Un manillar, idéntico al de las motos, permite conducir los hovercraft.

NO tiene ruedas ni nada que se le parezca, tan sólo le sustenta un elemento tan natural como es el aire. Nos estamos refiriendo al hovercraft, un vehículo anfíbio que ha traspasado los límites del transporte para llegar al mundo del deporte, del ocio y la agricultura. Han pasado 30 años desde que el primer hovercraft, obra del ingeniero británico Christopher Cockerel, realizase su primera prueba. En aquella ocasión el Sr N-1 marcó un registro de 70 kilómetros a la hora, una velocidad que en la actualidad superan incluso los hovercraft más pequeños.

El funcionamiento de un hovercraft no es complicado y su explicación resulta de lo más sencilla. Consta de dos zonas claramente delimitadas, la primera es la plataforma destinada al piloto y pasajeros, y en la que va instalado el motor, en el EAG un Rotax que se encarga de generar el aire suficiente para impulsar al vehículo y a la vez mantener el «colchón» de aire inflado. En contra de la creencia general este colchón, que constituye la segunda zona del hovercraft, no es macizo, sino que está formado por unas cortinillas que se sujetan al casco mediante unas abrazaderas de plástico. El reparto del flujo de aire está realizado en base a un desarrollo lógico, el 70 por ciento sirve para empujar al vehículo y el 30 por ciento restante lo mantiene elevado. La conducción se realiza mediante un manillar idéntico al de cualquier motocicleta, y el estilo de conducción es muy similar al que se realiza con los vehículos de dos ruedas.

El arranque, en la unidad que probamos, se realiza mediante una lanzadera parecida a la que emplean los kart, aunque hay otros modelos que van equipados con arranque eléctrico. La instrumentación es mínima, un simple cuentarrevoluciones y un indicador de la presión de aceite. Una vez en marcha, el sonido que escapa por el ventilador trasero resulta ensordecedor, y si no se ha tenido la precaución de separarse de él, el resultado es una nube de polvo que envuelve al incauto. La forma de pilotar un hovercraft no difiere mucho de la de una moto de campo. Los giros se hacen derrapando, ya que este vehículo no cuenta más que con unas aletas situadas al lado del ventilador y que hacen las veces de timón. Re-

Gran Premio 89



G.P. AUSTRIA

YUGOSLAVIA

GRANDES ACONTECIMIENTOS MUNDIALES DE MOTOCICLISMO

video racing

Gran Premio 89



G.P. ITALIA

G.P. ALEMANIA

MUNDIALES DE MOTOCICLISMO DE 125, 250 Y 500 C.C.

video racing

- RESUMEN EUROPEO RALLYCROSS-88 4.950
- MOTOCROSS-RESUMEN-88 4.950
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-88 4.950
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 300 c.c. 4.950
- RESUMEN MUNDIAL MOTOS 250 c.c. 4.950
- BOFETADAS 5 3.950
- SUECIA-MONTECARLO-89 4.950
- PORTUGAL SAFARI-89 4.950
- G.P. JAPON-AUSTRALIA-89 3.995
- G.P. USA-ESPAÑA-89 3.995
- G.P. AUSTRIA-YUGOSLAVIA-89 3.995
- G.P. ITALIA-ALEMANIA-89 3.995

SISTEMA VHS BETA

NOMBRE:

APELLIDOS:

DOMICILIO:

POBLACION:

PROVINCIA:

TELEF.:

ENVIAR A: VIDEO RACING

APARTADO

2119

28080 MADRID

TELEF.:

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



Un hovercraft, cuando roza el agua con sus faldones, crea una estela atípica en una embarcación a motor.



sulta esencial no dejar de acelerar, pues si no el hovercraft se clava al perder el aire que le sirve como sustentado. El truco consiste en jugar con el acelerador e intentar mantener un flujo constante, algo que se consigue al poco tiempo.

El propulsor del Hovercraft EAG es un Rotax de dos tiempos con una potencia cercana a los 67 caballos. Resulta sorprendente comprobar el bajo nivel de vibraciones que produce este motor, aunque el nivel de sonoridad sea insufrible, dificultando cualquier intento de conversación que se intente llevar a cabo.

Las maniobras de frenado son las que exigen una mayor concentración, ya que carece de sistema de frenos. Para conseguir parar hay que girar con fuerza el manillar e invertir el flujo de aire para que éste actúe como freno. Una operación que la primera vez que se realiza impresiona, aunque después uno se habitúa a ella.

La seguridad es un elemento fundamental, y si por cualquier circunstancia el hovercraft se detiene, el casco de fibra de vidrio asegura la flotabilidad. Los faldones, a su vez, y gracias a las abrazaderas de plástico, se sueltan en caso de sufrir un fuerte golpe, con lo que se evita su rotura. Sobre tierra el hovercraft se conduce de idéntica forma, aunque el ir sobre el asfalto provoque una extraña sensación de ingravidez en el piloto.

Las posibilidades de utilización de los hovercraft son prácticamente ilimitadas, y con ellos se puede transitar por zonas pantanosas, embalses e incluso el mar, aunque en este último elemento no ofrecer una superficie estable sobre la que el aire se asiente. Una de las últimas novedades de uso ha sido el mundo de la agricultura, donde se utilizan como fumigadores, ofreciendo unos resultados de primera al no dispersar los fumigantes, como ocurre con las avionetas, por su escasa altura.

Comprarse un hovercraft no deja de ser un capricho, pero, en honor a la verdad, caprichos como éstos son los que permiten al hombre mantener in-

tacto su espíritu de aventura y su amor por el riesgo.

Gonzalo Serrano

Fotos: A. J. Nieto

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Rotax bicilíndrico. Dos tiempos. **Refrigeración:** Circuito cerrado de agua. **Potencia:** 67 caballos. **Alimentación:** Dos carburadores Big de 40 milímetros. **Encendido:** Electrónico. **Arranque:** Por lanzadera o eléctrico. **Transmisión:** Directa por correa. **Chasis:** Monocasco en fibra de vidrio. **Peso:** 200 kilogramos. **Capacidad de carga:** 320 kilogramos. **Longitud:** 3,83 metros. **Anchura:** 2 metros. **Distancia al suelo:** 20 centímetros. **Número de plazas:** 3. **Tipo de carburante:** Gasolina con mezcla al 5 por ciento.

PRESTACIONES

VELOCIDAD
Superior a 100 kilómetros.

CONSUMO

Entre 6 y 8 litros a la hora, dependiendo si se usa sobre tierra o agua.

VIRTUDES

- Facilidad de manejo
- Amplias posibilidades de utilización
- Nivel de vibraciones mínimo

DEFECTOS

- Ruido excesivo
- Escaso ángulo de giro
- Precio

PRECIO EN LA CALLE:

De 1.380.000 a 3.387.000 pesetas, dependiendo del modelo y sin IVA

FICHA DEL COMPRADOR

IMPORTADOR: EAG. Hovercraft. Teléfono: (91) 542 65 29-766 66 94. PLAZO DE ENTREGA: Dependiendo del stock, entre 15 y 20 días.

F-3000 INGLESA

ALBACETE, POR BUEN CAMINO

ANTONIO Albacete, después de las últimas carreras en que ha participado en la F-3.000 inglesa, a pesar de que la suerte no le ha acompañado, ha dado muestras de haber alcanzado un excelente nivel y madurez, con unos tiempos similares a los de los pilotos de cabeza. Recibiendo incluso alabanzas por parte de la prensa especializada inglesa. De no haber sido por los



problemas mecánicos que le han acompañado a lo largo de su participación en este animado campeonato, habría ocupado en más de una ocasión uno de los escalones del podio. De todas formas, el piloto madrileño se muestra optimista, y una vez solucionados los inconvenientes técnicos de su montura y contando con el aliciente de disponer de un nuevo motor Cosworth con mejor rendimiento, en las próximas carreras puede ser un serio aspirante a la victoria. Después de ocho carreras disputadas, Albacete ocupa la sexta posición de la clasificación provisional, con 9 puntos; el certamen está encabezado por Gary Brabham con 46 puntos, seguido por Andrew Gilbert-Scott con 45, siendo tercero Roland Ratzenberger con 37.

El otro representante español en este competido campeonato, el canario Felipe Machado, con muy poca experiencia a los mandos de un F-3.000, se muestra muy satisfecho de sus progresos y ha anunciado que participará el próximo año en todas las carreras.

Boxes

DESPUES del paréntesis veraniego todos los participantes en el Campeonato de España de Producción tienen prácticamente a punto sus monturas para la cita de Alcañiz. Este es el caso de Antonio Albacete, que ha introducido importantes mejoras en el Toyota Celica, sobre todo en el sistema de refrigeración, uno de los puntos débiles del coche.

LA última carrera del Campeonato Internacional de F-3.000 se disputará en Spa el próximo 16 de septiembre, en sustitución a la programada en Zolder. La carrera se disputará en sábado, puesto que ese mismo fin de semana, el domingo, se celebra en el mismo circuito una prueba puntuable para el Mundial de Sport Prototipos.

SIGUIENDO con la F-3.000, después de la carrera disputada en Brands Hatch, la clasificación



está encabezada por Chiesa, con 15 puntos; segundo es Alesi, con 14; tercero y cuarto son Danielsson y Apicella, empatados a 13, mientras que quinto es Comas, con 11. CADA vez son más intensos los rumores acerca de la marcha de Markku Alen del equipo Lancia-Martini. Todo parece apuntar que el veterano piloto finlandés podría pasar a formar parte del equipo Subaru, que con vistas a la próxima temporada están reuniendo a un



buen plantel de pilotos. Mientras que está confirmado que estos vehículos japoneses, con total probabilidad el modelo Legacy, serán preparados por Prodrive.

LUIS Martínez ha sido el vencedor de la Subida a Almonfrey que, puntuable para el Campeonato de España, se celebró en Pontevedra. Por detrás del Lola-BMW de Martínez se clasificó, a sólo sesenta centésimas de segundo, Pancho Egozkue con Oseilla-BMW. La tercera plaza

tará en su vehículo, de forma totalmente desinteresada, los logotipos de ANDE, entidad benéfica que tiene como fin preocuparse del tiempo libre de los disminuidos físicos.

FINALMENTE Renault ha decidido participar en el Rallye de Australia de la mano de Alain Oreille con un R-5 GT Turbo de Gr. N. Este piloto francés es uno de los más firmes candidatos al título final en esta categoría.



LOS cursillos de conducción organizados por la Escuela de Pilotos de Emilio de Villota, celebrados en el circuito de Jerez, tuvieron un cursillista de excepción, Pedro Pacheco. El alcalde de Jerez y eurodiputado, con el ánimo de mejorar su nivel de conducción, estuvo recibiendo clases a los mandos de un monoplaza.

LA escudería italiana Jolly Club, debido a la participación de Peugeot en el próximo París-Dakar, ha decidido no acudir a esta prueba africana como tenía previsto. El motivo que alude es que sus prototipos de Range Rover no son tan competitivos como los 405 Turbo 16.

MICHELIN ha decidido abandonar al equipo Mazda del próximo Campeonato del Mundo de Rallyes. La marca francesa seguirá con Lancia y colaborará con el equipo de General Motors, que participará con los Kadett GSi de GR. A y con los Vectra 4x4.

Enviado especial

J. L. Aznar

CHAMPI Herreros y Alex Crivillé han obtenido los dos títulos mundiales de sus respectivas categorías. Son los que faltaban para completar el fantástico trio que por segundo año consecutivo consigue el motociclismo español. En el circuito de Brno nuestros pilotos han batido todos los récords: Crivillé, por menos de un mes, se convierte en el más joven Campeón del Mundo desposeyendo así al venezolano Johnny Cocco. La temporada del de Seva no ha podido ser más brillante: en todas las carreras que ha terminado ha subido al podio y en cinco ocasiones ha vencido. No se puede pedir más al joven piloto de JJ-Cobas ni a la marca barcelonesa que han batido en toda la línea a Honda y a Derbi, la poseedora del título.

En cuanto a «Champi» Herreros, su temporada ha sido un largo viacrucis que se ve recompensado por este título que también entra en la historia: es el último de la categoría de 80 cc. —el próximo año ésta desaparece— y además lo obtiene, también hecho inédito, sin haber conseguido victoria alguna.

No había términos medios, no había posibilidad alguna de cálculo. El que estuviese por delante de su rival en la meta era el Campeón del Mundo. Estuviesen en la cabeza o en la cola. Peter Oetli y «Champi» Herreros, emparados a puntos, salían a la pista como si en ella no hubiese nadie más. Los había, pero no contaban para nada. O casi. Pues «Champi» podía confiar en su ocasional escudero de lujo, «Aspar», que le había manifestado antes de la carrera que haría lo posible para echarle una mano. O incluso en Torrontegui, el cual sabía a ganar, pero en caso de necesidad antes frenaría a Oetli que no al de Torrente, porque a Krauser no le debe nada y a Derbi puede que le deba el futuro ya que se da como hecho su pase a la marca de Mollet el año próximo. Pero «Champi» debía ponerse él sólo por delante del joven germano. No era tarea fácil porque la superioridad de las Krauser es manifiesta esta temporada. En los entrenamientos Dorflinger y el vasco se habían colocado delante de «Aspar», Oetli y «Champi», en un fin de semana plagado de incidentes.

Torrontegui arrancó el más presto pero tras él las dos Derbi tomaban posiciones de fuerza. Oetli se había rezagado pero pronto recuperaría lo perdido y daría comienzo la carrera por el título. Nadie se fijaba en cómo Torrontegui dominaba con asombrosa autoridad y se iba escapando irremisiblemente. Todas las miradas convergían en el terceto compuesto por Oetli, Herreros y «Aspar». Del modo en cómo el germano los alcanzó y sobrepasó, la suerte parecía echada. Sin embargo, los de

G.P. DE CHECOSLOVAQUIA

LOS DOS QUE FALTABAN



«Champi» Herreros se coronó Campeón del Mundo tras una épica carrera en la que puso todo su saber. La ayuda de su escudero «Aspar» fue determinante en el triunfo y ambos arrastraron a Oetli a cometer un error.

Alex Crivillé obtuvo una victoria en la que puso de manifiesto sus enormes dotes y frialdad y no cayó en el error de inmiscuirse en una lucha con Spaan y los demás pilotos.



Derbi no estaban dispuestos a dejarse ganar con facilidad y se pegaron al colín de la negra Krauser del germano. Este se escapaba en las rectas. Los españoles frenaban más tarde, y lo hacían todo para retrasar al rival, empleaban todos los trucos del oficio: codos, zizagueos, etc... Todo iba a jugarse en la última vuelta. A dos del final Herreiros era líder. Una antes del banderazo mandaba Oettl. En ese orden cumplirían el último y decisivo giro cuando a falta de la última chicane Oettl sucumbía a la presión a que era sometido: abría más de la cuenta el acelerador y su rueda trasera patinaba arrastrándolo a una caída inevitable que ponía en bandeja el triunfo a «Champi» Herreiros. Este, exultante, entraba en meta segundo tras el olvidado Torrontegui. «No me lo creo.» «Ha sido muy duro.» «Estoy contentísimo», eran las prime-

ras declaraciones del emocionadísimo Herreiros al ser acosado por todos los que queríamos arrancarle unas palabras y felicitarlo. No se acordaba del maltrecho ojo, que tanto le había molestado en los entrenamientos. No sabía que marcaba un hito en la historia del motociclismo: es el primer Campeón del Mundo que se corona sin ganar una sola carrera. En Derbi tampoco se acordarán de que es gracias al sistema de puntuación que tanto han criticado que ahora «Champi» se ciñe esta corona. Ha sido este un título ganado a pulso por los pilotos en esta última carrera en que lo han dado todo: «Todavía estoy asustado, no había hecho nunca una carrera así, de tanta lucha» decía «Aspar», al bajarse de la moto, mientras que Oettl reconocía su error: «Ha sido culpa mía, ya me veía ganador...». Si la victoria de Torrontegui había



Schwantz (a la izda.) se impuso ante un Lawson que pensaba ante todo en el título, y Torrontegui dio un auténtico recital. Hubiese sido campeón de no ser por las baterías.

sido eclipsada por el título de Herreiros nadie reparaba en la excelente sexta plaza de «Pitufu» Alvaro, justo por detrás de Dorflinger, mientras que Mariano terminaba en undécimo, Sáez decimosexto y Sánchez vigésimo primero. No quería dejar las cosas al azar Alex Crivillé. Si un sexto puesto le bastaba en caso de victoria de su rival, Spaan, en su mente no cabían tácticas conservadoras. Dieciocho años sólo se tienen

una vez en la vida y así el piloto de JJ-Cobas, si bien no pensaba hacer locuras, no descartaba lo más mínimo una victoria. Así, con el mejor crono en los entrenos ya mostraba el tono. En la carrera Spaan era quien arrancaba mejor, si bien Alex y Gianola venían a continuación. En los primeros giros este terceto iría intercambiando posiciones pero tras ellos remontaban Takada, Preim y «Aspar». Al Campeón del Mundo, discreto en los entrenos después de tener multitud de problemas, la moto no le permitía acercarse a la cabeza. En ésta Takada, el fogoso japonés, avanzaba posiciones. Esto fue el detonante. Crivillé, seguro de sus posibilidades, decidió escaparse. Escaparse para librarse de unos rivales que podían arrastrarle a una caída. Escapar hasta una bandera a cuadros que lo consagraba como el más joven Campeón del Mundo de la historia.

Conformado, Spaan era segundo mientras que Preim era tercero y «Aspar» cuarto: «No se podía hacer más...», reconoció. Por su parte, Crivillé estaba contento, pero controlaba como siempre sus emociones. Dieciocho años de hielo puro. Sus palabras, sin embargo, eran más expresivas: «Alucino, es un sueño, no podía imaginar antes de la temporada un resulta-

do así. Es demasiado para mí». También tenía palabras para su moto: «Ha ido muy bien, estaba perfectamente puesta a punto».

En esta ocasión pasaba a un segundo plano relativo la carrera del cuarto de litro. El interés se centraba en la lucha que por el Subcampeonato mantenían Roth y Cornu y la posibilidad que tenía Sito de superar el récord de Anton Mang: ocho victorias en una temporada. Precisamente eran los tres citados, y en ese mismo orden, quienes obtenían los mejores tiempos, pero en la arrancada un hombre daba la campanada: Dani Amatriain que se colocaba en cabeza y casi completaba en esa posición el primer giro con el que pasaba segundo por la meta. Cuatro vueltas, las que le aguantaban los neumáticos, se mantenía entre los de cabeza, «quería demostrar que soy capaz de ir deprisa y ya se ha visto cómo me pasaban las motos oficiales en la recta. Si a ello le sumamos que llevaba neumáticos standar...», decía luego de la carrera el piloto de Katayama. Entre tanto Sito también llegaba a ser líder pero debía ceder al empuje de Roth, Shimizu y Cornu. «Cuando he visto que no podía ganar he preferido no inmiscuirme en la lucha que mantenían Cornu y Roth por el Subcampeonato», explicaba el Campeón del Mundo, que justificaba su impotencia de cara a la victoria en problemas de estabilidad. La entrada en meta fue emocionantísima puesto que Shimizu puso siempre en jaque la victoria de Roth y entraron separados por medio cuerpo. Tercero Cornu, cuarto Sito y Garriga séptimo, tras una nueva carrera de recuperación en la que batalló largamente con Cadafora y marcó la vuelta rápida.

La categoría de 500 cc. tuvo un dominador absoluto: Kevin Schwantz. Este fue el más rápido en los entrenamientos y en carrera no tardó en ponerse en cabeza. Si bien Rainey fue el mejor en la arrancada y luego Lawson le tomó el relevo, el tejano los adelantó sucesivamente pese a que sus dos compatriotas le ofrecían toda la resistencia de que eran capaces. Ya nada podría detenerlo hasta el banderazo final y así Schwantz se anotaba su quinta victoria de la temporada. Finalmente, con este resultado, la lucha entre Lawson y Rainey sigue a favor del primero de ellos que hoy le ha arrancado dos puntos más al piloto de Kenny Roberts.

CRIVI Y CHAMPI: DOS TITULOS, DOS HISTORIAS

AMBOS han conseguido su primer título. Pero son dos títulos bien distintos. El de Crivillé presagia un futuro brillante, esplendoroso. Si Spaan le hubiese ganado la partida no era cuestión de preocuparse. El de Seva tiene todo el tiempo del mundo. Y ofertas, y sponsors dispuestos a seguirle hasta donde haga falta.

Para «Champi» la historia es bien distinta. Es uno de los pilotos más queridos del paddock. Pero también uno de los «patitos feos». Un buen piloto que ha tenido la mala suerte de coincidir con primerísimas espaldas como «Aspar» y Crivillé. En ocasiones se ha debido desmelenar para seguir a «Aspar» y ha terminado por los suelos. Si a ello unimos que no ha tenido demasiada suerte tenemos confeccionado el retrato de un «Poulidor» del motociclismo español.

En Brno, donde había sufrido un accidente de carretera —él no conducía el coche—, hizo una carrera dramática en la que por fin la suerte estaba de su lado. La suerte y la ayuda de «Aspar» se sumaron a su esfuerzo titánico. Esta era posiblemente su última oportunidad de alcanzar un Campeonato del Mundo y lo sabía.

J. L. Aznar



En el cuarto de litro Amatriain salió como un tiro, pero serían Roth y Shimizu quienes disputarían con ardor por la victoria ante la mirada de Cornu y Sito.

BRNO DESDE EL BOX

- Otra fractura de Ruggia, esta vez en la muñeca, en los entrenamientos. El próximo año se le da como seguro en 500 cc. con el equipo Gauloises, mientras que Dominique Sarron volvería a 250 cc. con una Honda.
- No asistió Andreu Rabasa Senior al triunfo de su piloto. Prefirió ver la carrera desde su casa de Ibiza. Entre los rumores en torno al equipo se da como segura la marcha de Miralles —puede ir a JJ-Cobas— mientras que se habla con Torrontegui, Crivillé e incluso pilotos foráneos, mientras que Champi no tiene asegurada su permanencia en el equipo.
- Varios pilotos probaron la Cagiva de 500 esta semana para estar junto a Mamola el próximo año: Scott, Barros, Hostam y Mayce.
- Nuevamente estaba presente el Secretario de Estado para el Deporte, Javier Gómez Navarro, que ha asistido a las coronaciones de los tres ve-



locistas. La próxima semana deberá ir a Alemania para asistir al triunfo de Tarres.

- Entre los candidatos a las Yamaha, en el caso de que Magee dejase a Roberts, Kocinsky no correría en 250 sino que lo haría en 500. Por cierto

que el americano estará el uno de octubre en Calafat para disputar el Superprestigio.

- Juan Garriga ha recibido una oferta de Agostini para pilotar la Yamaha 500. Para el español el mayor problema reside en que tiene todavía que cumplir un año de contrato con Ducados y la escudería de Agostini está patrocinada por Marlboro. El as italiano manifiesta a Motor 16: «Tengo esposa e hija españolas, no estaría mal un piloto también español!».
- Luis Miguel Reyes fue embestado en los entrenamientos por un piloto. La consecuencia fue la rotura de cuatro costillas. Al correr el riesgo de sufrir perforación de pulmón debe permanecer bajo constante vigilancia médica y por ello fue ingresado en una clínica vienesa.
- Luca Cadafora pasará a pilotar una Honda 250 en el mismo equipo de Jacques Cornu, patrocinado por Lucky Strike, y a quien se podría unir Martini.



Oettl no ocultaba su decepción. Se veía Campeón del Mundo

CLASIFICACIONES

80 c.c. 1.º Francisco J. Torrontegui (Krauser), 31 30 37 2.º Manuel Herreros (Derbi), a 18 78; 3.º Jorge Martínez (Derbi), a 19 17; 4.º Jorg Seel (Sell), a 21 49; 5.º Stefan Dorflinger (Krauser), a 21 49
125 c.c. 1.º Alex Crivillé (JJ-Cobas), 39 28 52 2.º Hans Spaan (Honda), a 4 54 3.º Stefan Preim (Honda), a 6 21 4.º Jorge Martínez (Derbi), a 13 34 5.º Hisashi Unemoto (Honda), a 13 34
250 c.c. 1.º Reinhold Roth (Honda), 43.33 88 2.º Masahiro Shimizu (Honda), a 0 1 3.º Jacques Cornu (Honda), a 0 26 4.º Alfonso Pons (Honda), a 0 85 5.º Helmut Bradl (Honda), a 5 70
500 c.c. 1.º Kevin Schwantz (Suzuki), 48 20 64 2.º Eddie Lawson (Honda), a 5 28 3.º Wayne Rainey (Yamaha), a 26 06 4.º Christian Sarron (Yamaha), a 26 06 5.º P. F. Chili (Honda), a 1 31 16

ASI VA EL MUNDIAL

80 c.c. 1.º Manuel Herreros, 92 puntos 2.º Stefan Dorflinger, 80 3.º Peter Oettl, 75 4.º Francisco J. Torrontegui, 75 5.º Gabriele Gnani, 45
125 c.c. 1.º Alex Crivillé, 166 puntos 2.º Hans Spaan, 152 3.º Ezio Gianola, 138 4.º Hisashi Unemoto, 104 5.º Fausto Gresini, 102
250 c.c. 1.º Alfonso Pons, 249 puntos 2.º Reinhold Roth y Jacques Cornu, 180 4.º Carlos Cardús, 151 5.º J. Philippe Ruggia, 110
500 c.c. 1.º Eddie Lawson, 211 puntos 2.º Wayne Rainey, 195,5 3.º Christian Sarron, 157,5 4.º Kevin Schwantz, 142,5 5.º Kevin Magee, 128,5

Enviado especial
Esteban Delgado

A L sobrenombre de «El matador», apodo con que le bautizó Juha Piironen en Córcega el año pasado, que vivirá siempre con Carlos Sainz a pesar de que el piloto de Toyota tiene otra opinión como muchos otros españoles de la Fiesta Nacional, habrá que añadirle el de «volador» después de su actuación en el Rallye de los 1.000 Lagos.

Su actuación sólo cabe calificarla de sensacional después de ser el primer piloto no nórdico en encabezar esta prueba del mundial, reservada hasta hoy a los pilotos escandinavos, donde sólo en tres ocasiones la victoria no ha correspondido a un piloto finlandés: en 1957 con el triunfo del sueco Erik Carlsson, en 1971 y este año cuando la victoria correspondió a sus compatriotas Stig Blomqvist y Mikael Ericsson. Con su tercer puesto final, Carlos Sainz ha igualado el resultado obtenido por Antonio Zanini en el Rallye de Montecarlo de 1977, en la mejor actuación de un piloto español en el Campeonato del Mundo de Rallyes... por el momento.

La respuesta a cómo ha sido capaz el piloto español de lograr tal resultado es una incógnita. Carlos Sainz parecía haber adquirido durante su estancia en Finlandia el famoso «sisu», un sentimiento que impregna el aire procedente del norte con el que los finlandeses justifican su motivación para esta prueba, que tiene más valor para ellos que un título mundial. Pero, más que resaltar su liderato durante tres tramos, hay que fijarse en la actuación de Sainz en los siete primeros tramos de esta edición de la prueba finlandesa. Encontrarse en segunda posición, a 17 segundos de Juha Kankkunen, en los tramos donde se encuentra la granja familiar del bicampeón del mundo y estar por delante de Markku «Maximum Attack» Alen y Ari Vatanen lo dice todo. No importa ya que el piloto español perdiese el liderato en un error de neumáticos al montar gomas blandas en un terreno con fango o que volcase poco más tarde en una curva lenta en una granja que nunca pudo entrenar a más de 30 kilómetros por hora y que se saliese en un puente poco más allá, a causa de un pinchazo, o que no pudiese cambiar el neumático. Y por si fuera poco, su remontada en la última etapa por el segundo puesto ocupado por Timo Salonen, reduciendo su diferencia con el piloto de Mazda de 1 m. 41 s. a 43 s. finalmente, le llevaban a lograr un total de diecisiete victorias parciales de tramos por delante de todos los finlandeses, sobre un total de cuarenta y tres pruebas especiales.

Todo esto a pesar de que en Toyota las cosas siguen sin funcionar como deberían. Juha Kankkunen volvía a encabezar la prueba en lucha a muerte con

RALLYE DE LOS 1000 LAGOS

CARLOS SAINZ, VOLADOR Y MATADOR



Carlos Sainz fue el punto de atracción del Rallye de los 1.000 Lagos donde el sueco Mikael Ericsson consiguió romper el dominio Lancia con su Mitsubishi Galant.





Juha Kankkunen dominó la prueba delante de sus compatriotas Alen y Vatanen hasta que un cortocircuito le detuvo en su carrera hacia el triunfo.



Markku Alen exprimió al máximo su Lancia Delta Integrale
La junta de culata se quemó al llegar el agua a 138° C



Ari Vatanen aspiró siempre a la victoria
El Mitsubishi Galant mantuvo el ritmo de los líderes

el Lancia de Markku Alen. Sin embargo, esta vez la ventaja era para Kankkunen, que llegaba a tener hasta 47 segundos de ventaja antes de retirarse a causa de un cortocircuito eléctrico en el vigésimo tramo cronometrado, uno más tarde que Alen y Vatanen. El finlandés volvió a sufrir los mismos problemas de selección de la caja de cambios del año pasado durante la primera etapa. En cuanto a Carlos Sainz, perdió su segunda posición por problemas

de los diferenciales delantero y central, no pudiendo ser cambiado este último hasta el final de la etapa para no incurrir en penalización. Aun así, un ruido o «gremlin» procedente de la transmisión inquietó al español durante la segunda etapa hasta llegar a especularse, medio en broma, si era un lápiz de su copiloto Luis Moya que había caído entre los engranajes.

Por cierto, que esta vez la victoria no correspondió al equipo Lancia después

de doce victorias consecutivas a contar desde Córcega del año pasado cuando venciesen Didier Auriol y su Ford Sierra Cosworth. Tras su triunfo en Argentina con Lancia, la victoria volvió a corresponder al sueco Mikael Ericsson, después de anunciarse su no participación con el equipo italiano en el Rallye de Australia. Esta es la tercera victoria de Mitsubishi después de las logradas por Joghinder Singh en el Safari en 1974 y 1976. El triunfo de la marca ja-

preguntándose uno si en realidad fue ese el secreto de su brillante actuación...

● **Markku Alen** será el encargado junto a Alex Fiorio de defender los intereses de Lancia en el próximo Rallye de Australia frente a los Toyota de Juha Kankkunen y Kenneth Eriksson y los Mazda de Ingvar Carlsson y Rod Millen.

● ¿Un Lancia Delta Integrale en un futuro para Carlos Sainz? A pesar de que todo parece estar dispuesto para renovar su contrato con Toyota, un altísimo responsable de Martini & Rossi declaraba su interés por contar en sus filas con el español.



Con su poco potente Mazda, Timo Salonen se resistió a Sainz.



Didier Auriol rompió la suspensión en el tercer tramo. No pudo repetir su actuación del año pasado



Gustavo Trelles logró la victoria en Grupo N
Es el favorito para obtener la Copa FIA



Kenneth Eriksson acabó cuarto después de una discreta actuación
Ocupará el puesto de Carlos Sainz en el Rallye de Australia

ponesa no ha sorprendido demasiado tras lo visto en Montecarlo y Grecia y después del trabajo realizado por el equipo de Andrew Cowan sobre el Mitsubishi Galant VR 4 de cuatro ruedas directrices en los apartados de peso y suspensiones. Ari Vatanen estuvo luchando por el triunfo antes de romper el turbocompresor cuando era tercero a seis segundos de Alen y Mikael Ericsson sólo se vio retrasado en la primera etapa por problemas de frenos. Un equipo a tener en cuenta en 1990, con un programa de seis pruebas y un mínimo de dos pilotos en cada una de ellas.

En cuanto al equipo ya campeón del mundo, sólo Massimo Biasion lograba acabar en sexta posición, en el peor resultado de la marca de Turín desde el Montecarlo de 1985. La primera baja era el francés Didier Auriol que en el tercer tramo primero pinchaba y luego rompía la suspensión delantera derecha contra una piedra y abandonaba. En cuanto al seis veces ganador de la prueba, Markku Alen, no lograba acercarse al Toyota de Kankkunen, por lo que en Lancia decidían aumentar la presión del turbo hasta límites desconocidos (2,5 bars), a sabiendas de no finalizar pero con la esperanza de acabar tam-

bién con el líder del equipo Toyota, cosa que finalmente conseguían, rompiendo Alen la junta de culata después de haber llevado la temperatura del agua hasta 138° C! En cuanto al campeón del mundo y actual líder, el italiano Massimo Biasion, se mostraba impresionado del recorrido en su primera participación, clasificándose inicialmente séptimo, para descender a la novena posición después de romper la bomba de inyección en la segunda etapa y recuperar puestos a consecuencia de la cascada de abandonos hasta la cuarta posición. Sin embargo, un pinchazo y la rotura del turbo el último día le situaban finalmente sexto. Para Lancia el consuelo era la victoria de Gustavo Trelles en Grupo N, que le sitúa como líder de la Copa FIA después de la retirada del Gregoire de Mevius por la rotura del cambio del Mazda 323 4WD.

Destacar la segunda aparición en lo que va de año del equipo Mazda, que obtenía finalmente la segunda plaza gracias a Timo Salonen, teniéndose que retirar su compañero Hannu Mikkola con el embrague roto. En el equipo Mazda se ha trabajado en este tiempo en pequeños detalles de transmisión y frenos, así como en el apartado motor,

donde aparte de un nuevo sistema de escape poco se ha podido hacer para sacar más potencia del motor de 1.600 c.c. hasta que dentro de un año se homologue un nuevo modelo. En cuanto a los vehículos semioficiales, el sueco Thorbjorn Edling era cuarto, mientras que el finlandés Mikael Sundstrom se retiraba en el último tramo de la segunda etapa cuando era tercero al romper un semieje en su vehículo.

TRAMO A TRAMO

- **Empate** en número de vehículos inscritos en la salida: 34 Lancias contra 34 Toyotas sobre 200 equipos.
- En el torneo de golf que se organiza habitualmente una semana antes en la ciudad natal de Juha Kankkunen, Laukaa, a Carlos Sainz le otorgaban un handicap de 26 a pesar de hacer sus primeros pinitos, toda vez que había vencido sin dificultad a rivales más experimentados.
- Después de comer durante un mes en Finlandia, el jamón de Jabugo que trajo Iñaki Oyarbide les sentó a Carlos Sainz y Luis Moya como maná,



CLASIFICACION FINAL

- 1.º Ericsson-Bjorkman (Mitsubishi Galant VR4), 4 horas, 42 minutos, 3 segundos; 2.º Salonen-Salonen (Mazda 323 4WD), a 1'41"; 3.º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 2'35"; 4.º Ericsson-Parrander (Toyota Celica GT-Four), a 5'46"; 5.º Edling-Salonen (Mazda 323 4WD), a 7'58"; 6.º Biasion-Biviero (Lancia Delta Integrale), a 10'58"; 7.º Schwarz-Wiehs (Audi 200 Quattro), a 11'50"; 8.º Wallfritsch-Davidson (Audi 80 Quattro), a 18'09"; 9.º Burt-Stancos (Audi 200 Quattro), a 20'21"; 10.º Saaremaa-Monisto (Audi 90 Quattro), a 21'53".
- MUNDIAL DE MARCAS:** 1.º Martini-Lancia, 128; 2.º Toyota, 50; 3.º Alen, 43; 4.º Mazda, 41; 5.º Mitsubishi, 32.
- MUNDIAL DE PILOTOS:** 1.º Biasion, 86; 2.º Auriol y Ericsson 50; 3.º Fiorio y Carlsson, 40.

4. RAID TRANSPAÑA

PRIETO NO DIO OPCION

EL equipo formado por Miguel Prieto y Manuel Juncosa con el Nissan Patrol de gasolina, se ha impuesto con total autoridad en la cuarta edición del Raid Transpaña, sin dar ningún tipo de posibilidad al resto de sus adversarios.

La carrera comenzó en esta ocasión en Aranjuez, donde se disputó la etapa prólogo que servía para configurar el orden de salida de la primera etapa. En este prólogo venció Solé, que con el Suzuki Proto dejaba muy claro que iba a ser un serio aspirante a la victoria; en segunda posición se colocaba Prieto, siendo tercero Serviá que, con el Volkswagen Golf GTI 16 V, con sólo dos ruedas motrices, realizaba un excelente recorrido. Al día siguiente comenzaba la auténtica carrera, los participantes se enfrentaban a la primera etapa que les iba a llevar desde Aranjuez a la localidad jiennense de La Carolina, después de recorrer 415 kilómetros por caminos con un trazado rápido. Aquí, sin el menor fallo, Prieto se imponía endosándole al segundo clasificado, Serviá,

más de diez minutos, mientras que Solé cruzó la meta en tercera posición a más de treinta minutos del ganador. La segunda etapa, que transcurría por caminos rápidos y que llevaba la carrera desde La Carolina a Cuenca, fue coto privado de Serviá. El Golf GTI demostró estar en muy buena forma con una gran capacidad de tracción y aunque tan sólo aventajaba a Prieto en un minuto, con la renta que obtenía sobre Solé, se afianzaba en la segunda posición.

Después de dos días por un trazado relativamente fácil, la carrera cambió radicalmente y se pasó a un recorrido muy sinuoso y trialero, con algunas dificultades importantes. Prieto, con el Nissan Patrol, siguió sin tener rivales, sorteando sin problema todos los obstáculos. Aquí, el más perjudicado debido a las características del coche fue Serviá, pues sobre un auténtico barrizal perdió muchos minutos en favor de Solé, que se aupó hasta la segunda posición de la clasificación. Serviá, además de terminar finalmente en tercer

lugar, fue el vencedor de la categoría de dos ruedas motrices.

El trofeo Suzuki estuvo muy animado con una intensa lucha por la victoria entre Selga y Collin, terminando finalmente en estas posiciones. Por otro lado, en el Copa Nissan 4x4 el vencedor fue Royo que se impuso con una gran ventaja a González, segundo clasificado. Después de esta carrera, Prieto se afianza en la primera posición del campeonato siendo el máximo favorito al título final.

Por lo que respecta a la categoría de motos, el vencedor fue Arcarons que con una KTM 600 4T. La única oposición la tuvo por parte del piloto de MOTOR 16, Guillermo Moreno, con una Kawasaki KX 500.

V. Piccione/M. Madrid

Fotos: José Robledo

CLASIFICACION FINAL

COCHES

1.º Prieto-Juncosa (Nissan Patrol), 64.454 puntos. 2.º Solé-Oller (Suzuki Proto), a 1.941. 3.º Serviá-Romani (VW Golf GTI), a 2.853. 4.º Selga-Torra (Suzuki Santana), a 8.127. 1.º del Trofeo Suzuki. 5.º Collin-Collin (Suzuki Santana), a 8.693. 2.º Trofeo Suzuki. 7.º Royo-Gayo (Nissan Patrol), a 10.515. 1.º en la Copa Nissan 4x4.

MOTOS

1.º Arcarons (KTM 600), 58.658 puntos. 2.º Moreno (Kawasaki 500), a 2.221. 3.º González (Honda 250), a 5.474. 4.º Hernández (Suzuki 600), a 5.629. 5.º Chistof (KTM 600), a 5.629.



Prieto dominó la carrera de principio a fin. Serviá, con el Golf GTI, realizó una gran actuación llevándole por sitios que parece imposible que un dos ruedas motrices pueda pasar. Solé, por fin, dio una alegría al equipo Suzuki Santana llevando el Proto a la segunda clasificación.



La Transpaña, en esta cuarta edición, tenía carácter internacional también en el apartado coches, consolidándose como una de las pruebas más interesantes del calendario. Jordi Arcarons, con una KTM, fue el vencedor en el apartado motos.





G.P. DE BELGICA

SENNA, EL HOMBRE DE LA LLUVIA

Enviado especial
Gigi Corbetta

CON el Gran Premio de Bélgica, la Fórmula 1 ha regresado a los circuitos rápidos, y se ha demostrado, una vez más, que los «grandes» siguen siendo los mismos, sin que su hegemonía se haya visto en peligro.

Como por tradición, la lluvia hizo su presencia sobre el circuito de Spa a lo largo de todo el fin de semana, y nada mejor para «Mágic Senna» que con la lluvia como aliada, convirtió el Gran

Premio en un paseo por las Ardenas. Esta ha sido una de las victorias más limpias que Senna se ha adjudicado. Nadie en absoluto fue capaz de poner en peligro su éxito.

Después de la victoria de Nigel Mansell en Hungría, no se descartaba la posibilidad de que Ferrari hubiese reducido seriamente su inferioridad frente a McLaren. Incluso durante la primera sesión de entrenamientos, con la pista mojada, Gerhard Berger logró el mejor tiempo, por delante de Senna. Además, Mansell llegó a comentar: «Nuestro chasis está al nivel de McLaren, y durante algunas vueltas pude comprobar



Ayrton Senna impuso su clase desde el momento de la salida. De nada le sirvió a Gerhard Berger el intento de adelantar por el exterior. Los McLaren volvieron a ser superiores.



Nigel Mansell protagonizó una carrera fantástica que resultó ser la mejor del Gran Premio. Una vez más, se convenció de los límites de su coche.

que mi coche era tan rápido como el de Senna». Mas tarde, la cruda realidad demostró que los McLaren-Honda siguen siendo los coches a batir a pesar del paréntesis húngaro. Senna se adjudicó la trigésimo séptima «pole-position» de su carrera, después de dar una vuelta que, sin lugar a dudas, fue de «infarto» y que le valió también como nuevo récord del circuito al haber registrado el tiempo de 1.50.867.

Para no variar, los antagonistas al protagonismo de los McLaren fueron los Ferrari 640, que a partir del Gran Premio de Italia se quedarán luchando con la marcha de John Barnard. Por el

SPA EN BREVE

● El circuito de Spa ha pasado por una cura de rejuvenecimiento, que ha costado a los organizadores cuatro millones de dólares. La mayor parte de las modificaciones se han hecho en el paddock y en los antiguos boxes. Además, se han mejorado sensiblemente las condiciones generales de seguridad en la pista con la aportación de defensas más altas y alambradas.

● El dinero hace milagros; buena prueba de ello es el poder de Van Rossem, «patrón» de la escudería Onyx, al haber logrado disponer del nuevo motor Porsche de F-1 que estará listo para 1991. Como es sabido, el desarrollo del propulsor alemán está financiado por Camel, que patrocina a Lotus.

● Gerhard Berger ha logrado un nuevo récord a los mandos de un Ferrari. De hecho, desde su última victoria en el Gran Premio de Australia de 1988, Berger no ha logrado finalizar ninguno de los diez Grandes Premios disputados hasta la fecha. Este es un caso único en la historia.

● El actual propietario de la escudería Brabham, Joackim Luthi, ha sido detenido en Ginebra por las autoridades suizas al ser acusado de una posible estafa de cien millones de dólares.

● El estreno de Enrico Bertaggia en la Fórmula 1 ha sido muy poco lucido. A los mandos de Coloni FC-189-C3, Bertaggia no logró mejor clasificación que el último lugar de las preclasificaciones.

● Akira Akagi, presidente y titular de la Leyton House Racing, ha confirmado la presencia en su equipo de Ivan Capelli y Mauricio Gugelmin para la próxima temporada, así como a Gustav Brunner como director técnico mientras que Adrian Newey pasará a ser ingeniero, en pista.

● Se ha confirmado que en 1990 se volverá a disputar el Gran Premio de Argentina, que tendrá lugar en el circuito de Buenos Aires. Por otra parte, Bernie Ecclestone —presidente de la FOCA— ha recibido de Singapur y Angola una petición para que se organice en dichos países un Gran Premio de F-1.

● Ya está decidido. Riccardo Patrese ocupará el lugar de Gerhard Berger en Ferrari. Sin embargo, John Barnard pasará a formar parte de Peugeot para el programa de Sport-Prototipos.

● En el seno de McLaren pelagra la presencia de Gordon Murray. Al parecer, la idea de Ron Dennis de destinarle al proyecto de una berlinetta al máximo nivel tecnológico, no le hace muy feliz. Por eso, el genial Murray está contemplando la posibilidad de aceptar una oferta que le ha sido propuesta por un equipo de Indy, dispuesto a pagar una millonada por el talento de Murray.

DEPORTE



Sólo un Williams llegó a la meta. Thierry Boutsen salvó los colores de su escudería, mientras que Patrese chocó con Alboreto.

momento, se ha demostrado que su nivel de competitividad está al máximo, y buena prueba de ello fue la actuación de Mansell con la lucha que mantuvo con Alain Prost durante el último tercio de la carrera.

Como era de esperar, Senna tomó la primera posición en cuanto el semáforo de la salida encendió su luz verde, sin dejar a nadie la posibilidad de optar a la más mínima lucha. A pesar de la elevada peligrosidad del circuito de Spa con lluvia, la superioridad de Senna fue casi insultante. Después de ba-

La actuación del piloto italiano de la escudería Minardi Pierluigi Martini fue realmente sorprendente. Su lucha con Ivan Capelli se prolongó durante el transcurso de toda la carrera y demostró tener una gran tenacidad.



Berger estuvo de lo más agresivo. En los entrenamientos logró el mejor tiempo.



tenes a tus espaldas le sobra potencia, pero la desarrolla de forma brusca». La verdad fue que Prost, a sus espaldas no sólo tenía el motor Honda-evolution 5-, sino también a Mansell que durante las últimas catorce vueltas le acosó de forma despiadada. Después de los primeros compases de la carrera, las posiciones se estabilizaron, con Senna que rodaba normalmente a diez segundos de Prost que a su vez llevaba seis segundos de ventaja respecto a Mansell. Sin embargo, a Prost se le planteó de pronto un problema en los frenos que le obligó a aminorar la marcha. Por el contrario, Mansell pensó que una vez más podría adelantar a un McLaren y emprendió una persecución sin cuartel contra Prost, cuyo comienzo lo marcó con el mejor tiempo en la vuelta vigésimo novena. Por una parte, Mansell ganaba terreno en las zonas mixtas, y se alejaba de Prost en las rectas por la superioridad en aceleración del motor Honda. También se veía como el Ferrari 640 tenía tendencia a sobrevirar en la curva de la Surce —que es una horquilla— obligando a Mansell a trazar más abierto. El pique entre este último y Prost valió la carrera, que finalizó sin suerte para Mansell, y con el mejor tiempo en carrera registrado por Prost en la última vuelta, como sello de su maestría.

DEPORTE

El «profesor» no se planteó seguir a Senna. Sin embargo, demostró su maestría en el pique con Mansell.



La climatología fue adversa. Entrenos en seco y carrera con lluvia.

Una vez más la fogosidad de Berger no dio buen resultado, a pesar del claro propósito que había en su mente, en querer romper su mala racha que dura desde hace once Grandes Premios. En el momento de la salida, Berger se salió de la pista en el intento de ocupar la primera posición; al no lograrlo, se

conformó con seguir a Prost que rodaba en segunda posición hasta que al doblar a Philippe Alliot, su coche hizo acuaplaning y se salió de la pista. Algo similar le ocurrió a Riccardo Patrese, que después de ocupar la quinta posición durante las primeras veinte vueltas, se chocó con Michele Alboreto en el momento de doblar a este último. Con la retirada de Patrese, en pista quedó Boutsen a los mandos del otro Williams-Renault que, después de haber desarrollado una carrera metódica, terminó en cuarta posición a casi cincuenta y cuatro segundos de Senna.

Las malas condiciones atmosféricas perjudicaron el comportamiento de los Benetton-Ford, aunque los coches terminaron la carrera. Por una parte, Alessandro Nannini eligió unos reglajes acertados mientras la pista estuvo muy mojada. «Si hubiese seguido lloviendo —dijo Nannini— seguramente habría podido adelantar a los Williams de Patrese y Boutsen». Sin embargo, la lluvia dejó de caer en Spa, y el rendimiento del Benetton B 189 fue empeorando paulatinamente, sin dejar a Nannini otra opción que la del quinto lugar.

En esta ocasión, los Arrows pudieron quitarse el mal sabor del Gran Premio de Hungría; y fue Derek Warwick quien defendió con honor los colores

de la escudería, al clasificarse en el sexto lugar después de haber mantenido una lucha prolongada con Nannini. Por el contrario, a Eddie Cheever le tocó el papel de segundón durante toda la carrera, al margen de haber obstaculizado a Mansell en el momento de ser doblado. Se obstinó inexplicablemente en no dejar paso al piloto de Ferrari, y al finalizar la carrera dijo: «Llovía mucho y no podía ver a quién tenía detrás». Además, Cheever se encontró con Andrea de Cesaris, que por tres veces hizo un trompo delante de él, afortunadamente sin consecuencias. A seis vueltas del final, cuando rodaba en la decimotercera posición, se le soltó la tuerca de sujeción de la rueda trasera derecha obligándole al abandono.

Otro gran protagonista de este Gran Premio fue Pierluigi Martini que, primeramente sorprendió en el Warm-up al marcar el mejor tiempo, y una vez en la carrera mantuvo una magnífica lucha con Ivan Capelli, que por todos los medios quería adelantarlo al no resignarse a tener delante un Minardi. El «pique» se interrumpió debido a que Martini entró en boxes a cambiar neumáticos, ya que había salido con los mismos que utilizó en el Warm-up; poco indicados al secarse la pista. Después de su regreso a la carrera, recuperó de forma sorprendente hasta volver a superar a Capelli, y terminó en el noveno lugar. Otra actuación destacada fue la de Stephan Johansson, que desarrolló la carrera con regularidad, sin cometer errores y procurando por todos los medios conservar su posición sin aspirar a más. Todo lo contrario ocurrió a su compañero Bernard Gachot, al que se le gripó el rodamiento de la rueda delantera izquierda, causándole la salida de pista.

ESTRATEGIA EQUIVOCADA

EL que las cosas salgan mal para Luis Pérez Sala es algo tan extraño como habitual. Últimamente, parece que todo se tuerce a su alrededor, quitándole la posibilidad de tener una actuación digna. Si en la Fórmula 3.000, y concretamente en la

La carrera resultó un tanto ajetreada para el equipo Brabham-Judd que, en la vuelta de reconocimiento, vio cómo sus pilotos se salían de la pista. Martin Brundle logró entrar en boxes con las suspensiones del lado derecho destrozadas, y salió a la parrilla con el «muletto», mientras que Stefano Modena abandonó su monopla en la pista y al llegar a los boxes se encontró sin coche. Gracias al retraso de la salida de veinticinco minutos, por causa de la intensa lluvia, los mecánicos pudieron reparar el coche de Brundle que pasó a manos de Modena. Como era de esperar, el monopla resultó inconducible hasta el extremo que Modena se retiró. Esto mismo le pasó a Brundle, al cumplir la vuelta decimoprimera, momento en el que se quedó sin frenos.

La reaparición de Johnny Herbert a los mandos del Tyrrell-Ford 018 se vio contestada por un descuido del piloto al pisar la raya blanca en la subida del Radillon, error que le hizo perder el control del coche con el correspondiente choque contra las defensas. Afortunadamente se resolvió sin complicaciones para Herbert.

Lo ocurrido con el equipo Lotus se puede calificar de catastrófico, al no haber logrado clasificarse ninguno de sus pilotos. Satoru Nakajima no fue capaz de poner a punto su coche; sin embargo, en el caso de Nelson Piquet, ocurrió la rotura de un escape del motor, que le obligó a recurrir al «muletto», con el que hizo un trompo que le quitó la posibilidad de clasificarse. Cabe también recordar que, el día anterior, al empezar de los entrenamientos, Piquet vaticinó: «Este es un circuito rápido, en el que mi coche irá bastante bien». Fueron sus últimas palabras famosas.

carrera de Birmingham —disputada hace tres años, con lluvia—, Luis rodaba infinitamente más rápido que su actual compañero Martini, es difícil explicar lo ocurrido el pasado domingo en Spa; Gran Premio que para Luis se convirtió en un calvario más. «No sé lo que está ocurriendo —nos dijo, y añadió—: Las cosas no salen como yo quiero, y me encuentro bajo una gran presión psicológica. Sé que mi situación en el equipo no es buena en este momento; sin embargo, un buen resultado puede cambiarlo todo.» Últimamente Luis habla como Confucio, a base de máximas, y hay que interpretar lo que quiere decir. Al margen de esto, el pasado domingo cometió el imperdonable error de salir en la carrera con reglajes para pista semiseca. Una decisión misteriosa, y de tener un sentido, debe de estar muy oculto.

PARRILLA DE SALIDA

A. Prost (McLaren-Honda) 1 51 463	A. Senna (McLaren-Honda) 1 50 867
T. Boutsen (Williams-Renault) 1 52 786	G. Berger (Ferrari) 1 52 391
N. Mansell (Ferrari) 1 52 898	R. Patrese (Williams-Renault) 1 52 875
S. Modena (Brabham-Judd) 1 55 642	A. Nannini (Benetton-Ford) 1 55 075
D. Warwick (Arrows-Ford) 1 55 864	M. Gugelmin (March-Judd) 1 55 729
A. Caffi (BMS Dallara-Ford) 1 55 892	P. Allot (Lola-Lamborghini) 1 55 890
P. Martini (SCM-Minardi-Ford) 1 56 115	E. Pirro (Benetton-Ford) 1 55 902
J. Herbert (Tyrrell-Ford) 1 56 248	S. Johansson (Onyx-Ford) 1 56 129
A. de Cesaris (BMS-Dallara-Ford) 1 56 257	R. Arnoux (Ligier-Ford) 1 56 251
M. Brundle (Brabham-Judd) 1 56 327	I. Capelli (March-Judd) 1 56 291
M. Alboreto (Lola-Lamborghini) 1 56 616	J. Palmer (Tyrrell-Ford) 1 56 600
E. Cheever (Arrows-Ford) 1 56 748	B. Gachot (Onyx-Ford) 1 56 716
O. Grouillard (Ligier-Ford) 1 57 027	L. P. Sala (Minardi-Ford) 1 56 937

NO PRECLASIFICADOS: N. Larion, 1.58.065. P. Ghinzani, 1.58.209. R. Moreno, 1.58.650. G. Tarquini, 1.58.432. B. Schneider, 2.00.713. A. Suzuki, 2.00.757. Y. Dalmas, 2.02.205. G. Foitek, 2.02.767. E. Bertagga, 2.21.709.

NO CLASIFICADOS: S. Nakajima, 1.57.251. N. Piquet, 1.57.771. C. Danner, 2.00.247. P. Raphanel, 2.02.937.

CLASIFICACION FINAL

- 1.º Ayrton Senna (McLaren-Honda), 1 40 54 196
- 2.º Alain Prost (McLaren-Honda), 1 40 55 500
- 3.º Nigel Mansell (Ferrari), 1 40 56 020
- 4.º Thierry Boutsen (Williams-Renault), 1 41 48 614
- 5.º A. Nannini (Benetton-Ford), 1 42 03 001
- 6.º Derek Warwick (Arrows-Ford), 1 42 12 512
- 7.º Mauricio Gugelmin (March-Judd), 1 42 29 221
- 8.º Stephan Johansson (Onyx-Ford), 1 42 56 884
- 9.º Pierluigi Martini (Minardi-Ford), 1 42 58 214
- 10.º Emanuele Pirro (Benetton-Ford), 1 43 01 895
- 11.º A. de Cesaris (BMS Dallara-Ford), 1 43 10 981
- 12.º Ivan Capelli (March-Judd), 1 43 25 545
- 13.º Olivier Grouillard (Ligier-Ford), 1 44 09 077
- 14.º Jonathan Palmer (Tyrrell-Ford), 1 44 53 847
- 15.º Luis Pérez Sala (Minardi-Ford), 1 44 56 548
- 16.º Philippe Allot (Lola-Lamborghini), 1 44 58 314

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

- 1.º Alain Prost, 62 puntos
- 2.º Ayrton Senna, 51 puntos
- 3.º Nigel Mansell, 38 puntos
- 4.º Riccardo Patrese, 25 puntos
- 5.º Thierry Boutsen, 20 puntos
- 6.º Alessandro Nannini, 14 puntos
- 7.º Nelson Piquet, 9 puntos
- 8.º Michele Alboreto, 6 puntos
- 9.º Eddie Cheever, 6 puntos
- 10.º Derek Warwick, 6 puntos
- 11.º Johnny Herbert, 5 puntos
- 12.º Andrea de Cesaris, 4 puntos
- 13.º Mauricio Gugelmin, 4 puntos
- 14.º Stefano Modena, 4 puntos
- 15.º Alex Caffi, 4 puntos
- 16.º Jean Alex, 3 puntos
- 17.º Christian Danner, 3 puntos
- 18.º Stephan Johansson, 2 puntos
- 19.º René Arnoux, 2 puntos
- 20.º Pier Luigi Martini, 2 puntos
- 21.º Gabriele Tarquini, 1 punto
- 22.º Olivier Grouillard, 1 punto
- 23.º Luis Pérez Sala, 1 punto
- 24.º Martin Brundle, 1 punto
- 25.º Jonathan Palmer, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

- 1.º McLaren-Honda, 113 puntos
- 2.º Williams-Renault, 45 puntos
- 3.º Ferrari, 38 puntos
- 4.º Benetton-Ford, 12 puntos
- 5.º Arrows-Ford, 12 puntos
- 6.º Tyrrell-Ford, 10 puntos
- 7.º Lotus-Judd, 9 puntos
- 8.º Dallara-Ford, 8 puntos
- 9.º Brabham-Judd, 5 puntos
- 10.º March-Judd, 4 puntos
- 11.º Rial-Ford, 3 puntos
- 12.º Ligier-Ford, 3 puntos
- 13.º Minardi-Ford, 3 puntos
- 14.º Onyx-Ford, 2 puntos
- 15.º AGS-Ford, 1 punto



LA CONQUISTA TECNOLOGICA



GILERA MXR 125
PVP: 529.000 Ptas.
Incluye electrónica y 1ª inyección



La nueva GILERA deportiva de carretera. Nuevo diseño único y agresivo. Equipada con el sistema CIS (Cold Intake System) MXR. Seguridad, manejabilidad y excepcionales prestaciones con la fiabilidad de GILERA.

En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

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

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

Prestamos Asistencia Post-Venta a todos los vehículos cubiertos por una Garantía Eurocasión, en más de 1.000 puntos en toda España, a través de la Red Citroën con los mismos hombres y los mismos medios que dedicamos a nuestros vehículos nuevos.

EN LA RED CITROËN

Eurocasión

Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

LET MOTIV / RSCG

DEPORTE
F-1 EN BELGICA / RALLYE DE LOS MIL LAGOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

COLECCIONABLE
17
RESTAURANTES DE CARRETERA
LA CITROËN VIVE
Motor 16

2 de septiembre de 1989 • Núm. 306 • 275 ptas.

PRUEBA
Z1 CAPRICHOS DE BMW

Motor 16

LO ÚLTIMO
CAMBIA EL RENAULT 21

MOTOCICLISMO
HERREROS Y CRIVILLE CAMPEONES

00306
8 4 306 244 1506