

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

6 de enero de 1990 • Núm. 324 • 275 ptas.

PRUEBA LANCIA

DEDRA

EL PRIMERO
DEL 90

NOVEDADES
SALON DE DETROIT



DEPORTE
PARIS-DAKAR



FOTOS EXCLUSIVAS
DEL FUTURO
VW JETTA



200 c.c. de potencia.



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

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

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

Con todo el sabor del triunfo.

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

Leche
PASCUAL
con
Chocolate



PATROCINADOR DEL EQUIPO OLÍMPICO ESPAÑOL DE NATACION

Alto a las chatarras

PRECISAMENTE en el momento en que iniciamos un año pleno de optimismo, salen a la luz unos datos que nos hacen volver a la dura realidad de la carretera española. Durante los últimos doce meses (del 1 de enero al 25 de diciembre) hubo 4.962 accidentes de tráfico, que arrojaron un terrible saldo: 6.004 personas perdieron la vida y otras 3.417 resultaron heridas graves.

La consternación que provoca la pérdida de vidas humanas, se torna en indignación cuando empezamos a analizar las razones de esos accidentes. Concretamente, la pasada semana esta revista publicaba un informe referente a la Inspección Técnica de Vehículos. La conclusión era gravísima. Hay una dejadez generalizada entre los propietarios de los automóviles que deben visitar la ITV. No pasan la revisión, sino que «pasan» de ella. Concretamente, más de la mitad de los que están obligados a hacerlo. Pero hay otro dato y éste causa escalofríos: El diez por ciento de los accidentes que se registran en nuestro país tienen entre sus implicados a vehículos con deficiencias mecánicas, vehículos que no cumplen los mínimos de seguridad imprescindibles.

Esta conclusión no se debe a extrapolaciones

más o menos aproximadas; es un dato del Ministerio de Industria, que confirma los temores expuestos en más de una ocasión por MOTOR 16 sobre las chatarras rodantes y su implicación en los accidentes de tráfico. Se ha llegado a una situación grave y lo que procede es exigir a la administración un control real de la situación. Esas miserias rodantes no sólo nos causan pánico cuando las vemos circular impunemente por nuestras carreteras; también causan víctimas. Y si un vehículo no reúne las condiciones suficientes como para garantizar la seguridad de sus ocupantes y de los demás usuarios, hay que retirarlo de la circulación.

En este sentido, los restantes países comunitarios son mucho más estrictos. Si se ven coches con más de diez años de antigüedad, se encuentran perfectamente revisados o restaurados. Porque sus propietarios son conscientes de que lo contrario sería un peligro y que tendrían serios e inmediatos problemas con la Justicia.

Está claro que por el momento falla la conciencia de algunos -bastantes- ciudadanos. En consecuencia, la administración tendrá que combatirlo. Pero habrá de hacerlo de manera decidida, concediendo al problema la importancia que tiene.

Alberto Mallo



SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
6	GENTE	Francis Stahl
10	LO ULTIMO	El futuro VW Jetta
12		Chevrolet Caprice y GEO Metro
14		Ford Explorer y Chevrolet Blazer
16		Audi 100 Avant Quattro Híbrido
21	MERCADO	Neumáticos
22	PRECIO COCHES NUEVOS	
32	ACTUALIDAD	A la caza del infractor



42	A FONDO	Alfa 75 1.6
45	COMPRAR Y VENDER	
55	CUENTENOS SU CASO	
56	GENTE	Luis Sardá
58	MOTOS	Gama Gilera '90
62	FUERA DE SERIE	Audi 90 Quattro IMSA-GTO
66	DEPORTE	Paris-Dakar
73		A todo gas
74	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

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

Director de Publicidad: Juan Antonio Suenzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel: (94) 435.77.86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Pao. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9º. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en Cataluña: Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

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

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



En voz baja



- LA noticia llega de los Estados Unidos y tiene un valor excepcional, un valor próximo a los seiscientos millones de pesetas, que es el dinero pagado por la firma japonesa Mitsubishi a la cantante y superstar Madonna por anunciar sus productos automovilísticos. La publicidad de Madonna y Mitsubishi, bien amenizada por algunos de los mejores temas musicales de la cantante americana, estará en las pantallas a lo largo de este año 90.
- EL constructor portugués de vehículos todo terreno UMM, vehículos distribuidos

en el mercado español por la sociedad Montalbán, acaba de llegar a un acuerdo con el Ayuntamiento madrileño para que sus modelos actúen como grúas en los próximos años.

- EN Seat trabajan a fondo sobre una nueva generación de coches pequeños con motor Diesel. El primero de la lista será el utilitario Terra, que ganará así en competitividad frente a dos rivales tan duros como el Citroen C 15 y el Renault Espress, verdaderos monopolizadores de un mercado que crece día a día.



ARANTXA

EL FICHAJE DE SEAT

ARANTXA Sanchez Vicario va a ser la madrina de una serie especial de Ibiza SXi distinguida con los colores del tenis, el deporte de la joven ganadora del torneo Roland Garros. Tal versión podría llegar al mercado en un plazo de tiempo relativamente breve; según fuentes bien informadas tal versión podría salir a la luz cuando la joven tenista española gane Roland Garros o el torneo de Wimbledon.

CATALUNA

PEAJE INTELIGENTE

AUTOPISTAS Concesionaria Española está probando un prototipo de peaje dinámico, un sistema que hará innecesaria la detención del coche en el peaje; gracias a dicho sistema se podrá triplicar el volumen de paso hasta llegar a los mil coches por hora. El automóvil monta una etiqueta electrónica del tamaño de medio paquete de tabaco y su señal es procesada por un antena dispuesta en el punto del peaje.



mo volar a una velocidad de 130 kilómetros por hora. El Sky Conmitter basa su capacidad de desplazamiento en un ordenador central, en un cerebro electrónico que coordina el trabajo de las hélices para que el conjunto no tome nunca inclinaciones peligrosas. El conjunto se ha confeccionado a base de Kevlar, fibra de carbono y plásticos de la última generación, materiales que han permitido lograr un peso total próximo que ronda los quinientos kilos.

MAZDA 323 F

CINCO MESES DE ESPERA

EL último Mazda 323 F, el modelo caracterizado tanto por su carrocería de cinco puertas como por sus faros escamoteables está consiguiendo un éxito arrollador en el mercado español. Tecnitrade, la firma importadora de los automóviles japoneses Mazda acaba de comunicar que el plazo de demora para todas las peticiones de 323 F realizadas hasta estas fechas es de cinco meses por cuanto las unidades previstas para diciembre, enero, febrero y marzo se han agotado. El precio final del Mazda 323 F se establecerá desde el momento actual en 3.124.130 pesetas, cantidad en la va incluido el aire acondicionado, la dirección asistida, el techo eléctrico y además las llantas de aleación.

título correspondiente de la Ley de Haciendas Locales relativo a la acreditación del pago del nuevo Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica que ha sustituido al

Impuesto sobre Circulación. Esta acreditación es necesaria para que las Jefaturas de Tráfico tramiten matriculaciones, bajas, transferencias y reformas de los vehículos.



EN EL AIRE POR SEIS MILLONES

EL vehículo diseñado y construido por el ingeniero americano Fred Barker es una mezcla sabia de turismo y helicóptero; de turismo tiene el tamaño recortado y además la sencillez de manejo o el espacio interior para dos personas; de helicóptero tiene: la posibilidad de despegar y aterrizar verticalmente, así co-

IMPUESTOS

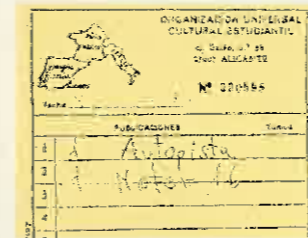
NUEVOS TRAMITES

EL Ministerio de Economía ha desarrollado el ar-

EL TIMO

OJO LECTORES

MENUDO «morro» le echan los promotores de la falsa organización Universal Cultural Estudiantil, que está realizando visitas domiciliarias por diversas localidades contratando suscripciones anuales a distintas publicaciones, entre ellas MOTOR 16 y Autopista. Algunos lectores de buena fe, han aceptado la ganga: 3.510 pesetas a la fir-



ma de la suscripción y después, contra reembolso de algún ejemplar de la revista, 2.340 pesetas. Lo malo es que la OUCE no existe. Esta organización puede ser desmantelada cuando algún amigo dé buena cuenta de ellos.

METRO GTA

LUJO EN PEQUEÑO

EL último componente de la gama Metro, el modelo GTA, entra en el mercado español con una tarjeta de pre-



OPEL CALIBRA

BELLEZA Y EFECTIVIDAD

EL Opel Calibra, un coupé deportivo que estará en el mercado español a par-

tir del próximo mes de junio, acumula premios de diseño, acumula homenajes a una línea redondeada de gran eficacia aerodinámica, una línea puesta a punto en el túnel de viento que ha permitido conseguir un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un

Cx, igual a 0,26. El Calibra acaba de recibir dos galardones de categoría, el primero de manos de la publicación británica Autocar, como reconocimiento al Diseño del Año 1989, y el segundo de la publicación francesa L'Automobile, por un motivo similar.



sentación exquisita, una tarjeta repleta de lujos tales como la tapicería «Sport Crayons»,

el cuentarrevoluciones o el preequipo de radio con antena incluida, elementos que re-

forzan la imagen de un Metro con motor de 1.275 centímetros cúbicos y 72 caballos de potencia que sale a la luz con un precio final de 1.300.000 pesetas. Los nuevos GTa se distinguen exteriormente por su carrocería de tres puertas, por sus aletines de color negro, por las llantas de aleación con neumáticos de perfil bajo y por los elementos aerodinámicos dispuestos tanto en el frontal como en la parte posterior.

TRAFICO

OJO EN LOS PUERTOS

LA Jefatura Provincial de Tráfico de Madrid ha editado un folleto informativo sobre la «Conducción invernal en puertos», en el que se recogen una serie de recomendaciones y precauciones a tener en cuenta por los conductores cuando se circula por carreteras de alta montaña. También se incluyen teléfonos y direcciones muy útiles en caso de emergencia.



Verde y Rojo



● **PARA** los responsables de la firma de confección Massimo Dutti y para los responsables de los juguetes Payá que han unido sus fuerzas para organizar una exposición sensacional con los Hispano Suiza, Bugatti y otros modelos, todos hechos en lata que utilizaron los niños de los años treinta. Han vuelto a seducir.

● **A** la Compañía Madrileña del Gas que está sembrando las calles de la capital con unas zanjas profundas y traicioneras, zanjas que ponen en peligro la integridad de todos los motoristas y destrozan las suspensiones más robustas. No parecen tener el menor interés en su reparación.

● **A** las televisiones autonómicas, a TV3 y TM3, que están haciendo un despliegue excepcional con la duodécima edición del París-Dakar. Informaciones bien realizadas, imágenes espectaculares y tiempo en pantalla, siempre más de quince minutos, hacen soñar.

● **DEL** color que corresponde a los miembros de Izquierda Unida por su poca habilidad a la hora de plantear soluciones para el tráfico madrileño. En vez de hablar de prohibiciones e intolerancias deberían estudiar los semáforos, el aparcamiento en doble fila y el transporte escolar en autocares cochambrosos.

FRANCIS STAHL

EL DURO DE RENAULT

La tradición en el mercado español del automóvil se llama Renault, una marca mítica que ha motorizado a medio país, pero que, al mismo tiempo, ha sufrido recientemente en su propia carne el amargor de perder algún que otro liderato, en medio del fragor de una competencia feroz. Ahora, y tras recuperar su posición de líder, se dispone a afrontar lo que resta del milenio en mejor posición y de la mano de un hombre duro que sabe lo que quiere. Francis Stahl es su nombre.

LA historia de la automoción española discurre a lo largo de tres periodos claramente diferenciados. El primero, la etapa de Seat como líder indiscutible en los comienzos de la motorización, seguido de otro en el que ese liderazgo fue asumido por Renault, la primera marca que supo ofrecer una gama completa de vehículos de calidad. El tercer periodo se inicia en 1986 con la entrada de España en el Mercado Común europeo, momento en el que se dio el banderazo de salida hacia la mítica fecha del 93. Pues bien, este último hito ha sido marcado en la filial española de la Regie Renault por la presencia de Francis Stahl, que fue designado director gerente de la marca hace poco más de dos años, en plena vorágine de la demanda y cuando Renault había comenzado a perder posiciones.

Se dice de él que ha aplicado una política de racionalización muy dura en la firma del rombo tras la pérdida de algunos liderazgos clave, y aunque intenta desdramatizar esta visión, reconoce que se ha tenido que actuar con unas ciertas dosis de esa dureza para retomar la buena senda.

Para Stahl, que es un perfecto estratega del sector, «las marcas del automóvil

no han esperado al 92 y desde hace tres años han comenzado a entablar una apabullante competencia para hacerse con el mayor bocado del mercado español. La pregunta que nos hicimos en esta casa después de 1986 es cuál era la cuota de penetración que necesitaba Renault y llegamos a la conclusión de que no podíamos quedarnos en las posiciones de mediados de los ochenta. Había que buscar un nuevo equilibrio y en ello estamos. Ese equilibrio pasa por situarnos por encima del 20 por ciento del segmento medio, sin olvidar la importancia de los coches pequeños o de los derivados de turismo. Para ello hay que ser más fuertes que los demás. Hay que ser líderes en el segmento de 1.400 a 1.700 centímetros cúbicos, y en el segmento de los dos litros, y en el de los derivados, y además mantenerlo».

«Cuando llegué a este puesto -recuerda- nuestra penetración era del 24-25 por ciento. Ahora mismo nos conformamos con un 22-23 por ciento, cota que ya hemos logrado en lo que va de año y que se va a traducir en unas ventas de 280.000 automóviles, cifra que no está nada mal para la situación del mercado».

Renault se ha encontrado en el año 1989 con dos retos de gran calibre. «El primero -dice Stahl- el lanzamiento del R-19, la piedra de toque número uno, que ha sido acogido de manera excelente tanto por los usuarios como por los concesionarios. Su nivel de calidad es muy bueno y ya ocupa la primera posición del mercado en su segmento, antes incluso de que se completara la gama, con un 8,5 por ciento de penetración. El segundo reto ha sido el lanzamiento de la segunda fase del R-21, y especialmente del cinco puertas, aparecido en noviembre y que hasta el momento funciona muy bien. La clave ha estado en la búsqueda, tanto dentro de nuestra empresa como entre los proveedores, de un nivel de calidad elevadísimo que, al final, hemos encontrado».

«Entre el lanzamiento del 19 y la re-



surrección del 21, mi satisfacción personal se decanta hacia el segundo de ellos porque el 21 era, de alguna forma, una asignatura pendiente para la marca. Nos propusimos hacerlo bien y se ha convertido en un símbolo de voluntad y de medios para alcanzarlo».

Reconoce en cierta medida Francis Stahl que Renault, probablemente, se había «dormido en los laureles» y recuerda una conversación, hace año y medio, con un importante concesionario que había perdido penetración: «No lo comprendo», me decía el concesionario, «he hecho siempre mi trabajo muy bien, no he cambiado mi ritmo, pero pierdo ventas. Y le contesté que eran los otros los que habían cambiado. Para recuperar el terreno perdido había que trabajar más y mejor. Hace dos años iniciamos una renovación de nuestras filiales. Pues bien, decidimos no tocar las que nos parecían que estaban bien y reestructurar la que estaba mal. Esta última la hemos comparado con la primera y hemos op-

P

RONTO ACABARA EL MITO DEL COCHE NUEVO, Y LA RED QUE SEA CAPAZ DE MANEJAR EL VOLUMEN PREVISTO DE VEHICULO DE OCASION VA A TENER LA POSICION MAS FUERTE DEL MERCADO PARA ELLO NOS ESTAMOS PREPARANDO

tado por cambiarla también. La que parecía perfecta hace dos años ahora no nos valía, lo que nos exige modificar los niveles de calidad permanentemente, empujados por la inercia del propio mercado».

Uno de los caballos de batalla de Francis Stahl ha sido, y sigue siendo, la adecuación de la capacidad industrial de la marca, y el aspecto más doloroso es probablemente la reducción de plantilla. Renault contaba con 21.800 trabajadores en 1987. Ahora la nómina se ha reducido a 19.500, para ser de 17.500 en 1991 y de 14.000 al final del plan cuatrienal en marcha, en 1993. Stahl afirma que esta política de reducción no fue entendida por la gente, algo que, sin lugar a dudas, dañó la imagen de sus intenciones. «Ahora las cosas han cambiado, la gente lo ha entendido, se ha reconocido que era imprescindible hacerlo e incluso que la reducción de 6.000 empleos puede no ser suficiente si realmente queremos ser competitivos en Europa. Además se ha hablado mucho de este tema pero no de la formación que hemos abordado de los mandos, de los obreros. Estamos realizando una revolución laboral muy im-

E

EL PRINCIPAL RETO RECIENTE DE RENAULT HA SIDO EL LANZAMIENTO DE LA SEGUNDA FASE DEL R-21, QUE HASTA EL MOMENTO ESTA FUNCIONANDO DE MANERA EXCELENTE LA CLAVE HA ESTADO EN SU CALIDAD

portante, con una rebaja de la edad media de nuestros empleados que era de 43 años en 1987 y que para el 93 no superará los 40 años. Lo que es evidente es que si sigue el progreso de la competencia, habrá que reducir más la plantilla para poder hacer más coches».

Renault se ha embarcado en un ambicioso proyecto de modernización de su estructura productiva, de marketing y de recuperación de su imagen de marca. Todo ello va a provocar que, según las últimas cifras que se manejan, 1989 se cierre con unos beneficios de 12.000 millones de pesetas, cifra ligeramente inferior a la registrada en el ejercicio precedente, aspecto no muy preocupante ya que, según su director gerente, «esa caída está en función de la toma de posiciones de cara a un claro objetivo: 1992.»

Otra cosa es la estrategia en productos. Para Stahl, «una marca de automóviles que tiene cinco grandes productos y necesita un nuevo modelo cada cinco años, debe presentar en cada ejercicio algo novedoso. Y en éstas estamos. No me extrañaría que realizáramos una presentación en el año 90», comenta entre guiños de complicidad pero sin soltar prenda. «La batalla de la industria de automoción es una batalla de producto, y especialmente en España, donde hay una sed de coches que no se encuentra en ninguno de los países vecinos. En los últimos veinte años el cliente español no podía encontrar lo que quería. Las cosas han cambiado y la oferta es enorme, de ahí que le interese sólo la novedad. Esta actitud va a durar tres años o tal vez más, para cambiar después. El usuario español no se pregunta cuánto le va a costar el dinero financiado, si el tipo de interés es de un 14, un 18 ó un 20. Lo que le interesa es en cuánto se le va a quedar la cuota mensual y si va a poder hacerla frente. Estoy convencido de que



Para Francis Stahl se va a valorar mucho más a partir de ahora la calidad del vehículo y el servicio postventa.

este esquema no va a seguir así y se va a valorar mucho más la calidad del vehículo y el servicio postventa».

Esta previsible evolución está empujando a Renault a preparar una estrategia basada en la mejora integral de su red, que pasa por el cambio cualitativo de la cultura empresarial de sus concesionarios y de la modificación estructural de la capacidad de esa red en materia de coches usados. Según Stahl, «el coche usado tiene una importancia relativa en España ya que se vende un V.O. por cada coche nuevo, mientras que en Alemania Federal esa proporción es de tres a uno, en Francia de 2,5 usados por uno nuevo, paridad que también se da en Italia. Hasta ahora un usuario español prefiere comprarse un coche nuevo de un millón de pesetas que uno usado por el mismo valor pero que es más grande y está mejor equipado. Es el mito del coche nuevo. Pero todo cambia y el automovilista no va a quedarse con un coche ocho o diez años. Pasará a utilizarlo tres o cuatro años y luego lo venderá. La red comercial que sea capaz de manejar este volumen de V.O. va a tener la posición más fuerte del mercado. Tal vez no ocurra de aquí a dos años, pero a lo largo de la década asistiremos al proceso y para ello nos estamos preparando».

La estrategia industrial de la marca también es atendida con mimo. En 1993 ya no se podrá hablar de exportación dentro del Mercado Único, pero el componente de intercambio hacia fuera será muy importante. «Las plantas de Valladolid y Palencia se están especializando en coches de gran calidad para el consumo interno, y los demás los importaremos desde Francia. Lo que sí se va a incrementar es el aspecto mecánico, como es el caso de las cajas de cambio que se producen en Sevilla -2.500 al día de las que pensamos llegar a 3.000 en breve- o los motores Energy, de los que ahora

TRANSFORMACION EN MONTAJES - 2

Montaje-2, que funciona en Valladolid desde 1972, se ha erigido en uno de los grandes bastiones de Renault. Desde su inauguración han pasado por sus líneas 1,8 millones de unidades, y sus funciones principales se centran en el ensamblaje, la pintura y el montaje de vehículos. Ahora, esta planta está siendo sometida a un profundo remozado que ha supuesto una inversión de más de 12.000 millones de pesetas, de cara a su adecuación a los retos que la firma afrontará a partir del mítico 1992.



EL HOMBRE

Con cincuenta años recién cumplidos -el pasado día de Navidad- Francis Stahl da la imagen del francés con sentido del humor y aspecto bonachón, aunque por debajo se intuye la presencia de una auténtica mano de hierro en lo que a su trabajo se refiere. Ha estudiado en la Escuela Politécnica de París y en la de Estadística y de Administración de Hacienda. En 1966 ingresó en la Regie, en el Servicio de Estudios de Mercados, y posteriormente desempeñó las funciones de director de Renault en Austria y Alemania Federal, así como la Dirección de Programación y Asuntos Internacionales de la Regie. Cuando no piensa en Renault dice pensar sólo en su familia -tiene dos hijas, fans absolutas de la informática- y en arañar algún minuto para sus aficiones predilectas, a saber, campo, música y lectura, por este orden. Es habitual tropezarse -«cuando no llueve, porque últimamente esto no parece España»- dando largas caminatas por Navacerrada. Allí, dice, acostumbra a «ventilar las ideas».



Felipe González y Francis Stahl durante la reciente cumbre hispano-francesa celebrada en la ciudad de Valladolid.

producimos 900 con una capacidad que llega hasta los 1.500. Todo ello, para alimentar el sistema general del entramado Renault».

Pasa revista Stahl a los acontecimientos políticos y económicos que está sufriendo últimamente Europa y no se atreve a adelantar acontecimientos. «Hace tres años -recuerda- habíamos casi concluido un proyecto para fabricar en Polonia doscientos mil coches al año. Sólo faltaba el aspecto financiero y parecía muy fuerte abordar ese problema entonces. Ahora el cambio ha sido radical, pero no hay nada en concreto. Todo el mundo está buscando oportunidades de negocio, incluida la Regie. De momento seguimos en contacto con Polonia, la Trafic va muy bien en Checoslovaquia y en Yugoslavia se están produciendo 70.000 vehículos, una cifra muy alta para un país de esas características».

Sobre lo que sí se atreve a opinar es sobre la frontera del milenio, aportando recetas sobre la continuidad de las marcas «pequeñas» ante la voracidad de las más grandes. «Recuerdo que en 1973, con ocasión de la primera crisis petrolera, alguien adelantó que desaparecerían firmas como Volvo, BMW o Mercedes. Y ya hemos visto lo que ha pasado. Los grandes -General Motors, Toyota, etc.- son marcas con gran capacidad financiera, pero el futuro no está escrito. Creo que si nosotros, los europeos, somos capaces de inventar como lo hicimos hace veinte años, no desapareceremos absorbidos por los más potentes. Otra cosa es si nos limitamos a luchar por el costo final del producto o por el dominio de la tecnología. Recuerdo también cuando en los años cincuenta desembarcaron en Europa firmas como General Motors y Ford. Nadie daba un duro por Renault, Volkswagen o Fiat. Pero no ha sido así. Los norteamericanos se tuvieron que

REFLEXIONES A VUELA PLUMA

- **EL MERCADO:** Habrá bajas cíclicas en el mercado español en la década de los noventa, pero antes del año 2000 se alcanzarán los dos millones de unidades.
- **LA COMPETENCIA:** Los fabricantes no han esperado a 1992 para plantear la competencia más feroz y encarnizada que nunca se ha visto. Prácticamente ya no existen las aduanas.
- **LA IMAGEN:** Hay que estar atentos a lo que piensa la gente de tu marca. Pero lo primero es la opinión de los propios clientes. Si están contentos con el producto tendrás el éxito asegurado.
- **EL IVA:** El IVA en España es exagerado, aunque si un día hay que elevar el consumo no me extrañaría que se bajara. Lo malo es que no se hace ya de cara al 93.
- **SOLCHAGA:** No se ha quedado muy lejos en su intención de estabilizar la demanda tras las medidas del pasado verano.
- **LOS JAPONESES:** No me quitan el sueño. La lucha por el servicio al cliente la tenemos ganada de antemano.
- **EL RENAULISTA:** Es un hombre razonable que busca confianza en la marca y coches que no le den problemas importantes. Además, sabe lo que compra.

adaptar al mercado, aunque eso sí, su posición es buena. La gente que mejor puede cambiar es la que ocupa un hueco pequeño. Unos tienen dinero, pero el dinero no da imaginación. En este sentido soy optimista, y más si somos capaces de reinventar un poco el automóvil como lo hemos hecho hasta ahora». Razonomiento similar aplica Francis Stahl al fenómeno japonés, pueblo al que califica de imaginativo «entre comillas». «Son capaces de adaptarse rápidamente y a corto plazo a las exigencias del mercado, pero no tienen agilidad imaginativa. Renault es una pequeña empresa si se la compara con Toyota. Ahora bien, en nuestra casa observo elementos de claro optimismo. Una cosa es el producto, la lucha por él, y otra el servicio al cliente. Y esta última lucha la tenemos ganada nosotros», remacha tajante.

El final, obviamente, se refiere al futuro más inmediato y a los derrotados del mercado español. Para Francis Stahl, el hispano «es un mercado terrible, no hay ninguna estabilidad. Hay que esperar a otra generación de usuarios, que surgirá probablemente en los años 92 y 93 que no aborde la compra de un coche con tanta alegría y que observe con más detenimiento cosas racionales como la calidad y el servicio. Este tipo de mercado errático no es bueno porque es difícil de manejar y preferiríamos algo menos de euforia de la demanda, que siempre nos favorecería. Respecto a 1990, las previsiones no están claras. En teoría seguiremos con el mismo Gobierno hasta abril y será entonces cuando se tome alguna medida de freno de la demanda. Mientras tanto, seguirá el crecimiento pero no de forma tan brutal como hasta ahora. Pese a todo soy optimista -aunque la competencia va a ser muy dura- porque confío en nuestros coches».

Raúl R. Sáez
Fotos: Ramón Rodríguez

VOLKSWAGEN JETTA

LA NUEVA CLASE MEDIA

FOTOS ESPIA



La seguridad y la solidez serán las bases sobre las que la firma alemana Volkswagen lanzará su nuevo modelo en otoño de 1991. La presentación de este modelo, inicialmente prevista para la primavera del año 1992, se ha adelantado unos meses para hacer frente a la competencia, ya que Ford y Citroën presentarán en septiembre del año 90 sus modelos respectivos Escort y FX y Opel presentará su nuevo Kadett también en otoño de 1990.

De acuerdo con la clásica y tradicional clientela del Jetta, versión de tres volúmenes del popular Volkswagen Golf, su diseño ha sido realizado por la propia Volkswagen haciendo especial hincapié en los

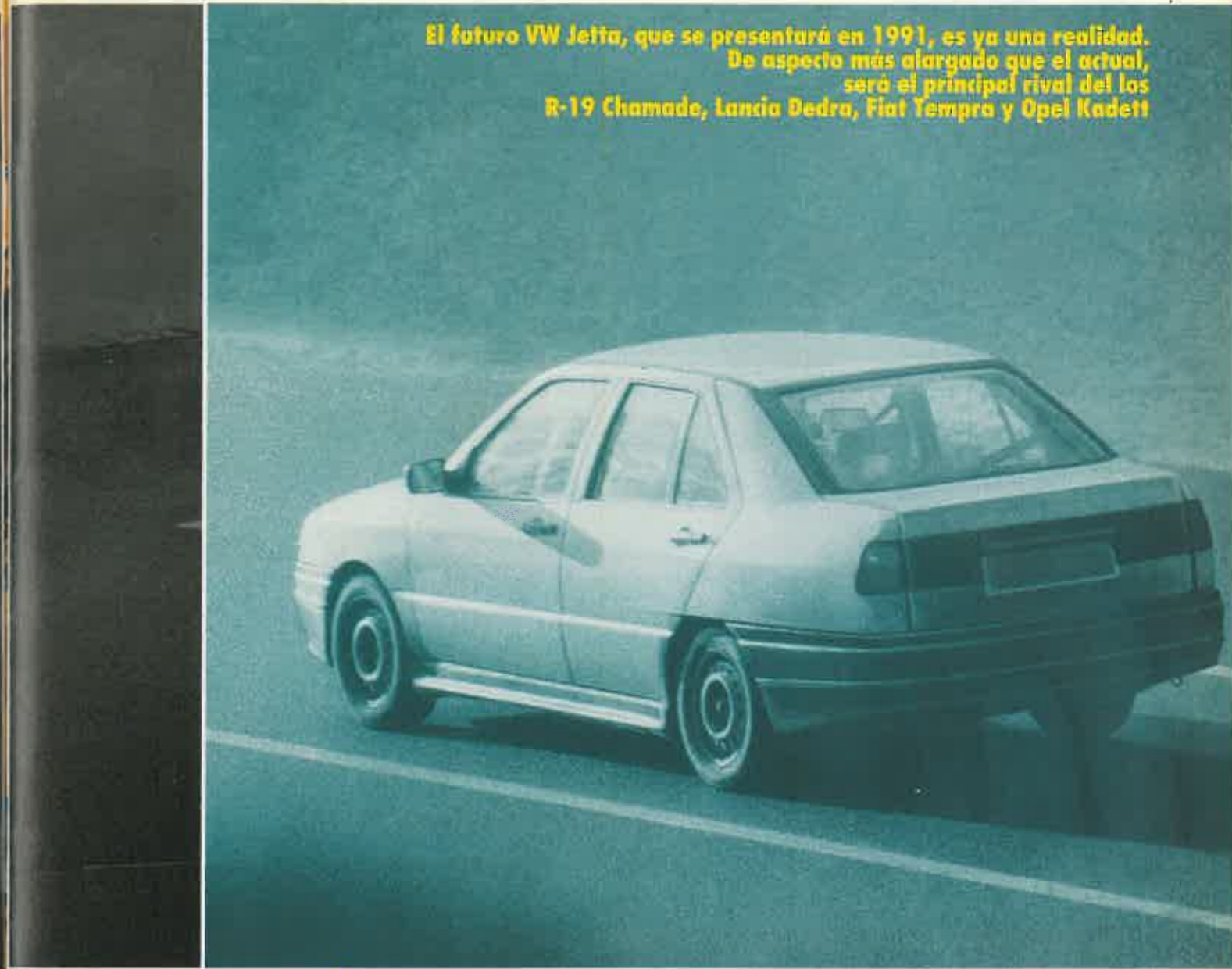
aspectos de seguridad y robustez. En su desarrollo se han invertido unos mil millones de pesetas para lograr un coche sólido, basado en el diseño del Volkswagen Passat.

El nuevo Jetta tendrá unas dimensiones exteriores similares a las de su predecesor, aunque con una apariencia más alargada. La nueva carrocería, de formas más redondas y suaves, se ha desarrollado sobre la plataforma del Passat con la consiguiente mejora en el coeficiente de penetración aerodinámica que será de 0,29 ó de 0,30 según la versión y que situará al Jetta al nivel del nuevo Opel Kadett. A esto contribuyen en gran medida el nuevo spoiler delantero integrado en el paragolpes de plástico, el pa-

MOTORES DE SEIS CILINDROS

VOLKSWAGEN equipará a sus Jetta con una gama de motores más completa que nunca en un coche de este tamaño. Como característica común destacaremos la incorporación de la inyección en todos ellos. La principal novedad en este terreno la constituye un compacto motor de seis cilindros en V de dos válvulas por cilindro, con una sola culata y dos árboles de levas, facilitado esto por el estrecho ángulo de la V de tan sólo 16 grados. Este motor estará concebido como motor de vocación familiar, con 150 caballos de potencia. Posteriormente aparecerá con una culata de 24 válvulas, tres litros de cilindrada y 200 caballos de potencia.

En la cilindrada de los dos litros se fabricarán tres versiones: de 115 caballos y ocho válvulas sobrealimentada con compresor G y 180 caballos de potencia. Las versiones diesel equiparán un motor de 1,9 litros de cilindrada derivado del actual de 1,6 litros, pero con una potencia de 68 caballos en versión atmosférica y de 95 caballos en versión sobrealimentada con turbocompresor. La gama de motores para el Jetta se completará con los actuales de 1,8 litros y 90 caballos de potencia, 1,6 litros y 75 caballos y con un nuevo motor de 1,4 litros de cilindrada y 60 caballos que también equipará el Volkswagen Polo.



El futuro VW Jetta, que se presentará en 1991, es ya una realidad. De aspecto más alargado que el actual, será el principal rival del los R-19 Chamado, Lancia Dedra, Fiat Tempra y Opel Kadett

rabrisas delantero más inclinado y el nuevo frontal sin calandra, más bajo y afilado junto con la mejora aerodinámica de los bajos del coche.

El habitáculo interior ha sido rediseñado para conseguir un mayor espacio y una mejor habitabilidad.

A este coche se le han in-

corporado el eje trasero direccional y la caja de cambios de cinco velocidades del Passat, aunque también se está preparando una versión con

cambio automático de cuatro velocidades.

Dentro de las versiones del Jetta se ofrecerá una variante a la tracción delantera: la versión Syncro de tracción a las cuatro ruedas.

Como novedad adicional, este coche dispondrá de llantas de catorce y quince pulgadas de diámetro en lugar de las tradicionales de trece.

La gama de los nuevos Volkswagen Jetta, al igual que la de los Golf, se verá completada por una amplísima opción de motores que irá desde un 1,4 litros de cilindrada y 60 caballos de potencia hasta un 2,5 litros de seis cilindros en V y 150 caballos de potencia incluyendo también dos motores diesel.

El nuevo Jetta se ha realizado haciendo especial hincapié en aspectos como la seguridad y la robustez.



V. Deike



CHEVROLET CAPRICE

AL GUSTO AMERICANO

Con el Salón de Detroit comienza la temporada. Es un salón con importantes novedades de la industria americana, unas de las más atractivas serán los nuevos modelos de Chevrolet, el Caprice y el curioso Geo Metro; según el informe elaborado por nuestro corresponsal John Lamm.

LAS marcas americanas mantienen una intensa actividad, propiciada principalmente por su particular lucha con los japoneses, que está teniendo como consecuencia que no cesen de aparecer nuevos modelos o evoluciones sobre los ya conocidos. De este forma, Chevrolet presenta



como gran novedad una evolución del Caprice, el modelo más alto de su gama, que estaba pidiendo a gritos una profunda remodelación. Los cambios más importantes del nuevo Caprice con respecto a su predecesor es su aspecto exterior, que cambia por completo.

La marca ha abandonado las líneas rectas que caracterizaban a este modelo, siendo ahora un coche con un diseño actual. Interiormente los cambios han sido menores, sigue manteniendo el lujoso habitáculo que caracteriza a las grandes berlinas americanas. Los esfuerzos de Chevrolet en este sentido han estado dirigidos en conseguir unos mandos y un puesto de conducción más ergonómico. Por lo que respecta a su mecánica, sigue equipando el mismo motor V-8 de cinco litros de cilindrada y 170 caballos de potencia. Los frenos son de



El nuevo Chevrolet Caprice tiene muy poco que ver con su predecesor, ahora tiene una línea actual. El interior tal como corresponde a este tipo de vehículos americanos es muy lujoso.



CHEVROLET GEO METRO

DESDE JAPON CON AMOR

CHEVROLET ha presentado recientemente el Geo Metro en versión convertible. Un vehículo realizado sobre la base del Suzuki Swift y en el que ha tenido mucho que ver la marca japonesa, no en vano, todo el trabajo en la versión descapotable se ha efectuado en las factorías de Suzuki en Japón. La capota es de manejo manual y muy

fácil de plegar y desplegar. También han previsto unas variantes con el techo de plástico duro.

Para impulsar a este curioso vehículo, Chevrolet ha elegido el motor más pequeño que Suzuki comercializa en Estados Unidos, un propulsor de 1.000 centímetros cúbicos de tres cilindros, con una potencia de 55 caballos, equipado con una caja de

cambios manual de cinco velocidades o automática de tres. En un principio para el año 1990 tiene previsto vender unas 4.000 unidades que en su mayoría irán a parar a 10 estados de la costa este y oeste, principalmente Florida y Hawai. El precio aproximado de venta será de 10.000 dólares (1.200.000 pesetas aproximadamente).



disco a las cuatro ruedas con sistema ABS y las suspensiones de tipo independiente en el eje delantero. Por lo que respecta a la caja de cambios sigue siendo automática de cuatro velocidades, aunque están trabajando en la actualidad en un prototipo con un cambio automático de seis velocidades.

Este es un vehículo pensado principalmente para los antiguos clientes de la marca como pueden ser flotas de empresas y casas de alquiler, ya que es un coche que tiene unas prestaciones muy modestas, pero a la vez unos consumos ajustados. El precio con el que Chevrolet lo va a comercializar es de 15.000 dólares, precio en el que está incluido el ABS y el aire acondicionado, mientras que con todas las opciones posibles aumenta hasta 20.000 Dólares.

FORD EXPLORER Y CHEVROLET BLAZER

LA BATALLA DE AMERICA

EN Estados Unidos los vehículos todo terreno gozan de una excelente acogida, propiciada principalmente por la accidentada geografía del país, con

bastas extensiones desérticas y montañosas. Ultimamente la industria americana en este sector se está viendo muy perjudicada por la avalancha de modelos japoneses, que

comercializan sus productos a un precio inferior que el de los vehículos americanos. Para contrarrestar en lo posible la ofensiva japonesa marcas como Ford y Chevrolet han



presentado unas interesantes novedades. Ford por su parte va a comercializar el Explorer y Chevrolet una remodelación del Blazer. Estos dos vehículos tienen muchas cosas en común, como puede ser el tamaño, algo más inferior del habitual en ese país, similar a un Isuzu Trooper corto, la carrocería es de cuatro puertas y tienen una mecánica muy pa-

recida. El Explorer equipa un motor V-6 de cuatro litros y 155 caballos de potencia con la posibilidad de poder elegir entre una caja de cambios de cinco velocidades manual o cuatro automática. El Blazer por su parte también está impulsado por un motor V-6 pero de 4,3 litros con una potencia de 160 caballos. La diferencia más importante en-

Marcas como Ford y Chevrolet para contrarrestar la ofensiva japonesa en el segmento de los vehículos todo terreno, están realizando importantes esfuerzos y están realizando productos del más alto nivel, buena prueba de ello es el Ford Explorer y el Chevrolet Blazer.

tre ellos es que el modelo de Chevrolet dispone de un sistema antibloqueo de frenos. En definitiva son dos vehículos destinados a una misma clientela y pensados principalmente para el ocio, con unos interiores que en nada tienen que envidiar a un turismo de clase alta. Uno de los principales atractivos de estos dos modelos todo terreno será su precio: 13.500 dólares las versiones básicas (poco más de un millón y medio de pesetas).



BUICK PARK AVENUE

EN Estados Unidos los fabricantes de vehículos, al igual que sucede con los de Europa están unificando criterios, buena prueba de ello es el nuevo Buick Park Avenue, que está dirigido a la

misma clientela y tiene un diseño muy similar al Chevrolet Caprice. En este modelo, la marca recurre a un motor de seis cilindros en V de 3,8 litros, con una potencia de 170 caballos.



AUDI 100 AVANT QUATTRO HIBRIDO

UNA NUEVA GENERACION

El tráfico en las ciudades cada vez es más caótico, sobre todo en núcleos centrales con aglomeración de zonas comerciales, lo que origina en esos puntos un elevado índice de contaminación y de ruido. Esto está dando paso a una nueva generación de automóviles, y una de las marcas que ya se está preocupando para ofrecer un producto competitivo es Audi, que hace escasas fechas ha presentado un curioso prototipo de taxi híbrido realizado sobre la base del 100 Avant Quattro.

Este vehículo presenta la particularidad de contar con dos tipos de propulsión independientes. En la parte delantera lleva su motor original alimentado con gasolina o gasoil, que proporciona tracción delantera y en la parte trasera con tracción a esas ruedas monta un motor eléctrico.

El sistema, según indica Audi, sólo se puede montar en modelos con tracción integral, a los que con unas modificaciones en el árbol de transmisión es suficiente. El motor eléctrico que tiene un peso de 60 kilogramos, se acopla directamente al diferencial trasero, mientras que las baterías que lo alimentan pesan 181 kilogramos y van situadas en un compartimento debajo del maletero.

La forma de funcionamiento es muy simple: si hay que desplazarse por carretera lo hacemos impulsándonos con el motor de explosión, que



El set de baterías va situado bajo el maletero.

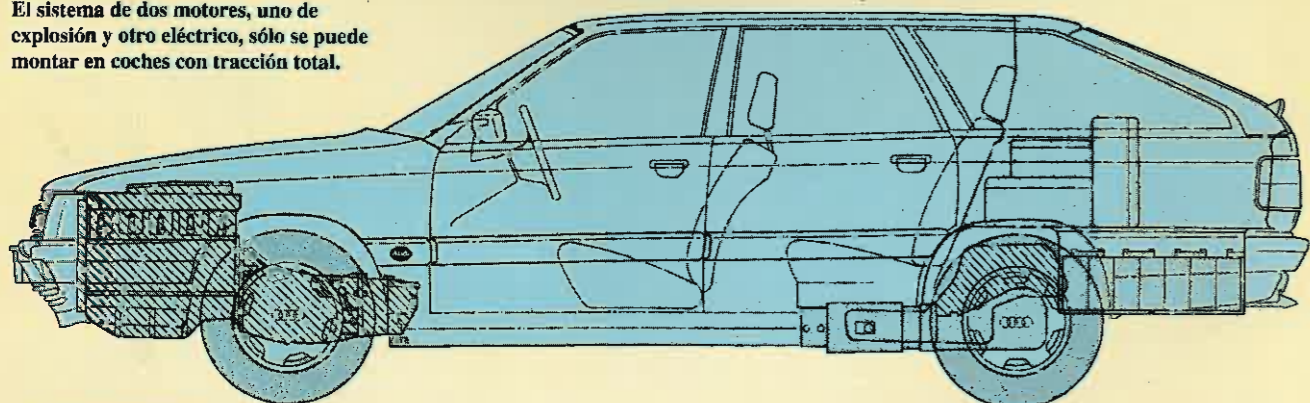


proporciona unas buenas prestaciones, comportándose el vehículo como un Audi 100 Quattro, mientras que en ciudad, que no hace falta alcanzar velocidades elevadas, lo hacemos con el motor eléctrico, que es capaz de impulsar el vehículo sin problema a 50 kilómetros por hora con tracción a las ruedas traseras, lo que conlleva un ahorro máximo de energía y nada de ruido ni contaminación.

Para circular con el motor eléctrico el conductor sólo tiene que poner la palanca del cambio en punto muerto y pulsar una tecla identificada con una «E» y después sólo basta con pisar el acelerador. Mientras circulamos impulsados con el motor eléctrico, un sistema hidráulico se encarga de hacer funcionar todos los elementos mecánicos del vehículo: ABS, servodirección, etc, y un motor auxiliar se encarga de mantener la temperatura del habitáculo.

El mantenimiento de las baterías también es muy fácil, se recargan rápidamente y esto se puede hacer en los momentos en que nos movemos con la potencia del motor habitual del coche, en tan sólo cuarenta y cinco minutos están a tope de carga. Con un coche híbrido de este tipo no sólo es más agradable la conducción en núcleos con una gran densidad de tráfico. También en carretera donde en caso de producirse una avería el motor eléctrico permite continuar.

El sistema de dos motores, uno de explosión y otro eléctrico, sólo se puede montar en coches con tracción total.



Motor de explosión.

Sistema de tracción total

Tracción trasera.

Motor eléctrico.

POR FUERZA




Se dice que los mejores coches del mundo son los europeos. Lo cierto es que los mejores coches europeos van equipados con lo mejor a todos los niveles. Como la batería Varta. Por fuerza. Varta es la batería que se carga en seco, la que ofrece dos años de garantía. Y ahora, Varta

Grand Prix es la única que incorpora el sistema Power Plate, que proporciona hasta un 40% más de potencia para el arranque y para la alimentación de accesorios eléctricos. Razones poderosas que inclinan a quienes saben hacer los mejores coches a elegir Varta. Por fuerza.

VARTA La primera potencia de Europa

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

La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de

 Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*

Y ahora, más. El juicio SOBRE LA MARCHA de Jorge Valdano.

La retransmisión CASI TOTAL del partido local. Y ahí no queda todo.

Todo el fin de semana haciendo deporte. Desde el "CARRUSEL"

de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de

"CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS POR LA NOCHE.

Todo el deporte de principio a fin,  todo el fin de semana.

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



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

Programa para todos los públicos.



LUNES



MARTES



MIÉRCOLES



JUEVES



SABADO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO



DOMINGO



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

Diario 16
Cada día más cerca.

Mercado

NEUMATICOS



GOODYEAR
ACELERA
A FONDO

El coloso americano del neumático toma posiciones dentro de nuestro mercado: el nacimiento de Goodyear Española hace poco más de tres años, la comercialización de una gama completísima, con cubiertas para todas las exigencias y unos precios idénticos a los mostrados por los neumáticos de fabricación nacional, han llevado a la marca más prestigiosa de la Fórmula 1 hasta el quinto lugar de ventas, con la intención de capturar el cuarto puesto antes de la finalización del 90.

La gama Goodyear para turismo cuenta ahora mismo con cuatro productos de primera línea, con cuatro familias de cubiertas: Grand Prix S, GT, Eagle NCT y Eagle VR/ZR, capaces de dar respuesta a todo tipo de usuarios.

Los neumáticos Grand Prix

se dirigen al conductor más tranquilo, a esas personas que buscan confort sin renunciar por ello a un alto grado de seguridad. Las cubiertas Grand Prix S, radiales y reforzadas por cinturones de acero responden a las mil maravillas. El agarre en mojado, la estabilidad en curvas y en rectas, la duración y el confort conseguido a través de una buena absorción de las irregularidades dan medida de la valía de un producto que se sirve en las medidas habituales.

Los neumáticos Goodyear GT llevan tales cualidades hasta sus límites. Los surcos de su banda de rodamiento garantizan una gran resistencia al derrapaje sobre suelos mojados y dan más precisión al manejo del conjunto; en los neumáticos GT se ha reducido al mínimo el nivel acústico de la rodadura; ese silencio, y su confort de marcha, es el re-

sultado del diseño de la banda de rodadura, hecho por computadora.

Los Eagle NCT son neumáticos de altas prestaciones que han heredado cientos de experiencias recogidas en competición, en el mundo de la Fórmula 1. Las siglas NCT, Neutral Contour Technology, describen las posibilidades de una cubierta creada para rodar deprisa que no alcanza nunca temperaturas elevadas, capaces de arruinar la estructura. El NCT es un neumático con gran poder de adherencia, preciso, cómodo y rígido.

Las versiones Eagle VR/ZR llevan el concepto NCT hasta la última expresión, lo que permite utilizarlos en coches super deportivos, de gran potencia y con prestaciones elevadísimas. Son neumáticos casi de carreras preparadas a la perfección para el uso diario.



Wrangler, ideal para el 4x4

OJOS EN ESPAÑA

Los directivos de Goodyear han puesto los ojos en nuestro país; España es el sexto mercado mundial de neumáticos, el cuarto mercado europeo y la demanda no cesa de crecer; tales datos están influyendo de forma considerable en la decisión final sobre la localización de una nueva fábrica en el viejo continente, una fábrica de tecnología avanzadísima capaz de lanzar los productos del año 2000. En el momento actual sólo quedan dos opciones en estudio: la primera contempla Luxemburgo, país que cuenta ya con las pistas de pruebas del coloso americano, y la segunda contempla nuestro país, un enclave interesante por la experiencia laboral de la mano de obra así como por la tradición de montaje en un producto tan delicado como el neumático.



Angel Marco GT, el neumático deportivo.

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 33 1.3 S, Alfa 33 1.6, Alfa 33 1.7, etc.

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

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Austin-Rover Metro 1.0, Metro 1.3, Metro MG 1.3, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like BMW 315, BMW 316, BMW 318, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Citroën 2 CV, Citroën Dyane 6, Citroën Mehari 4 pl., etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Citroën BX 14 RE y Leader, Citroën BX 18 RS, Citroën BX 16 TRS y Athena, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Citroën CX 2.0, Citroën CX 2.0i, Citroën CX 2.0i 16V, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Citroën CX 25, Citroën CX 25 GTI, Citroën CX 25 GTI Turbo 2, etc.



FORD

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Regata 100 S ie, Regata Weekend S ie, Regata Weekend DS, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Fiesta N y C, Fiesta Hatch, Fiesta Super Hit, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Escort LX, Escort Laser 1.3, Escort LX 1.1, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Orion CL 1.3, Orion CL 1.4, Orion CLD y GLD, etc.

FORD

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Regata 100 S ie, Regata Weekend S ie, Regata Weekend DS, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Fiesta N y C, Fiesta Hatch, Fiesta Super Hit, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Escort LX, Escort Laser 1.3, Escort LX 1.1, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ford Orion CL 1.3, Orion CL 1.4, Orion CLD y GLD, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Lancia Siema 4x4 2.8i y 8i, Siema 3.0 sp, Siema 2.0 sp, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Lancia A 112 Junior TC, A 112 LX, A 112 Abarth, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Mercedes-Benz 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 T, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Mercedes-Benz 230 E, 230 CE, 230 CE, etc.

PEUGEOT

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

PEUGEOT

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

SEAT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like SEAT Panda 35, Panda 45, Panda 40, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault 111 Turbo, 111, 115, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Renault R4, R4 TL, R6 TL, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like SEAT Panda 35, Panda 45, Panda 40, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Porsche 924 S, 924 Turbo, 944, etc.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ibiza del Sol	810	730	670	—	—	—	—	—
Ibiza Street Sp.	690	620	565	—	—	—	—	—
Ibiza L 1.2 Sp.	750	675	620	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1.2 Sp.	820	740	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 Sp.	895	815	—	—	—	—	—	—
Ibiza GL y Crono 1.5 Sp.	840	755	695	625	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 Sp.	905	810	745	675	—	—	—	—
Ibiza GL 1.5 Sp.	885	795	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 Sp.	950	855	—	—	—	—	—	—
Ibiza L y Junior D 3p.	760	645	565	475	—	—	—	—
Ibiza GLD 3p.	810	685	590	505	—	—	—	—
Ibiza LD 5p.	805	685	—	—	—	—	—	—
Ibiza GLD 5p.	845	715	—	—	—	—	—	—
Ibiza SXI 3p.	895	—	—	—	—	—	—	—
Malaga L 1.2	795	—	—	—	—	—	—	—
Malaga GL 1.2	835	710	—	—	—	—	—	—
Malaga GLX 1.2	825	750	—	—	—	—	—	—
Malaga L 1.5	870	735	640	545	—	—	—	—
Malaga GL y Brise 1.5	905	775	670	565	—	—	—	—
Malaga GLX 1.5	955	845	730	625	—	—	—	—
Malaga Inyección	980	910	—	—	—	—	—	—
Malaga Premier	1040	—	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	850	720	625	535	—	—	—	—
Malaga GLD	890	765	665	560	—	—	—	—
131 Mirafiori 1450	—	—	—	—	—	—	156	—
131 Supermirafiori 1450	—	—	290	245	215	200	—	—
131 Supermirafiori 1600	—	—	330	290	255	230	—	—
131 Diplomatic	—	—	410	340	315	—	—	—
131 Pan. Suprem. 1430	—	—	—	—	—	195	—	—
131 Pan. Suprem. 1600	—	—	300	250	225	205	—	—
131 Diesel 8 v.	—	—	—	—	—	160	130	100
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	245	205	180
131 Supermirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	330	290	260
131 Pan. Suprem. 2500 D	—	—	—	—	—	320	280	180
132-2.000	—	—	—	—	—	—	170	155
132-2.000 Diesel	—	—	—	—	—	—	—	135

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Samba LE	—	—	295	230	—	—	—	—
Samba LS	—	—	340	290	245	215	—	—
Samba GL	—	—	370	315	265	230	—	—
Samba S	—	—	—	—	—	—	—	—
Horizont LS	570	495	440	405	315	280	215	—
Horizont GL	605	525	475	425	335	280	235	—
Horizont GLS	—	—	—	—	490	435	350	315
Horizont GT	680	595	510	450	—	—	—	—
Horizont LD	—	—	—	—	440	395	315	—
Horizont GLD	—	—	—	—	615	530	480	425
Horizont GL y GTD Aut.	—	—	—	—	665	605	535	480
150 LS y GL	—	—	—	—	—	265	205	160

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
150 GT, GT Sw. y GT2	—	—	—	290	225	180	130	—
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—	235	205	170
Solara LS	—	—	—	365	330	270	225	—
Solara GL	—	—	—	395	350	290	245	—
Solara GLS	—	—	—	—	410	370	305	260
Solara SX	—	—	—	—	—	455	410	325
Solara Escorial Aut.	—	620	560	535	—	—	—	—
Solara Escorial D	—	715	680	630	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1580	1340	1200	990	830	680	500
244 GLT	—	—	—	—	—	1100	990	810
244 GT	—	—	—	—	—	—	—	560
244 Turbo	—	—	—	—	1480	1340	1220	—
340 GL	1870	1610	1380	1230	1000	840	680	490
340 GLD	1900	1650	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL	2030	1780	1510	1350	1110	940	770	570
245 GL-DG	—	—	—	—	—	—	—	—
245 GLE	—	—	—	—	1220	1070	940	770
265	—	—	—	—	—	1150	1000	880
343 DL y GL	—	—	—	—	—	460	430	370
343/345 GLS	—	—	—	—	—	750	670	600
340 GL	1230	1080	960	880	760	670	580	490
340 GLS	1320	1170	1030	—	—	—	—	—
380 GL	1620	1360	1180	1090	—	—	—	—
380 GLT	1560	1380	1210	1110	950	850	—	—
380 GLT 5 p.	1620	1430	1260	1160	1000	880	—	—
380 GLS	1670	1490	1300	1200	1020	—	—	—
440 ES	2210	1920	—	—	—	—	—	—
740 GL	2170	1880	1600	1520	—	—	—	—
740 GLD	2650	2320	2020	1950	—	—	—	—
740 Turbo Int.	3120	2780	2430	2240	—	—	—	—
740 Turbo Diesel	2910	2570	2260	2090	—	—	—	—
740 GLD6	2380	2100	1860	1710	—	—	—	—
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430	—	—	—	—
745 GLD	4220	3740	3290	3030	2690	—	—	—
745 GLD Turbo Diesel	4410	3920	3430	3160	2700	—	—	—
760 Turbo Int.	4620	4100	3580	3310	2920	—	—	—
780	6580	5820	—	—	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Buggy	945	865	535	480	—	—	—	—
Polo 40 C	—	—	525	445	375	—	—	—
Polo X Cabriolet	—	—	—	560	470	395	—	—
Polo 45 C y Fox	995	915	570	—	—	—	—	—
Polo 55 C y Fox	740	670	615	555	500	—	—	—
Polo Fox Diesel	775	—	—	—	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Classic C	760	685	630	565	—	—	—	—
Polo Classic CL	850	765	705	635	—	—	—	—
Polo Classic CL D	895	790	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé Fox	695	—	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé CL	760	—	—	—	—	—	—	—
Passat 1.8 CL	980	865	800	670	630	—	—	—
Passat 2.0 GLS	1205	1100	—	—	—	—	—	—
Passat 1.6 CLD	—	855	780	680	610	—	—	—
Passat 1.6 CLD Turbo	1020	930	—	—	—	—	—	—
Passat Variant 1.6 D	—	—	650	650	—	—	—	—
Passat Variant 1.6 GLT D	—	—	830	770	725	—	—	—
Passat CL mod. 88	1330	—	—	—	—	—	—	—
Passat GL mod. 88	1580	—	—	—	—	—	—	—
Passat GL Iny. 112 CV	1615	—	—	—	—	—	—	—
Santana LX 1.8	—	975	890	760	705	—	—	—
Santana GX 5	—	1300	1200	1070	960	—	—	—
Santana GTXD	—	1080	975	830	690	—	—	—
Golf CL 75 CV 2p.	1300	1210	1120	1040	860	780	680	550
Golf CL 75 CV 4p.	1370	—	—	—	—	—	—	—
Golf CL 90 CV 2p.	1480	1380	1260	1170	—	—	—	—
Golf GTI 112 CV 2p.	1520	1420	1320	1220	1040	920	790	650
Golf GTI 112 CV 4p.	1600	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 16V 2p.	1720	—	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 16V 4p.	1800	—	—	—	—	—	—	—
Golf CLD 2p.	1350	1270	1180	1090	930	820	710	580
Golf CLD 4p.	1470	1390	1300	1210	1050	940	830	580
Golf GTD 2p.	1610	1410	1310	1220	950	800	—	—
Golf GTD 4p.	1690	1480	1370	1280	1000	840	—	—
Golf Cabrio GLI Quert.	1820	1700	1580	1450	1310	1160	1020	850
Schrocco GT	1370	1300	1210	1120	920	830	680	600
Schrocco GT 16V	1680	—	—	—	—	—	—	—
Schrocco GTX	1510	1440	1350	1250	1100	1010	710	640
Jetta GT	1320	1260	1170	1090	900	720	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1800	1580	1340	1200	990	830	680	500
244 GLT	—	—	—	—	—	1100	990	810
244 GT	—	—	—	—	—	—	—	560
244 Turbo	—	—	—	—	1480	1340	1220	—
340 GL	1870	1610	1380	1230	1000	840	680	490
340 GLD	1900	1650	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL	2030	1780	1510	1350	1110	940	770	570
245 GL-DG	—	—	—	—	—	—	—	—
245 GLE	—	—	—	—	1220	1070	940	770
265	—	—	—	—	—	1150	1000	880
343 DL y GL	—	—	—	—	—	460	430	370
343/345 GLS	—	—	—	—	—	750	670	600
340 GL	1230	1080	960	880	760	670	580	490
340 GLS	1320	1170	1030	—	—	—	—	—
380 GL	1620	1360	1180	1090	—	—	—	—
380 GLT	1560	1380	1210	1110	950	850	—	—
380 GLT 5 p.	1620	1430	1260	1160	1000	880	—	—
380 GLS	1670	1490	1300	1200	1020	—	—	—
440 ES	2210	1920	—	—	—	—	—	—
740 GL	2170	1880	1600	1520	—	—	—	—
740 GLD	2650	2320	2020	1950	—	—	—	—
740 Turbo Int.	3120	2780	2430	2240	—	—	—	—
740 Turbo Diesel	2910	2570	2260	2090	—	—	—	—
740 GLD6	2380	2100	1860	1710	—	—	—	—
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430	—	—	—	—
745 GLD	4220	3740	3290	3030	2690	—	—	—
745 GLD Turbo Diesel	4410	3920	3430	3160	2700	—	—	—
760 Turbo Int.	4620	4100	3580	3310	2920	—	—	—
780	6580	5820	—	—	—	—	—	—

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
XJ6 4.2	—	—	—	—	—	2000	1800	—
Sovereign 4.2								

LA CAZA DEL INFRACTOR

A VISTA DE PAJARO

SI decimos a estas alturas que una de las causas más importantes -o seguramente la primera- de siniestralidad vial es la provocada por la invasión de la calzada contraria o los adelantamientos antirreglamentarios, no descubrimos nada nuevo. Las estadísticas así lo recogen constantemente y el uso diario del automóvil lo corrobora. Las carreteras, o mejor sus administradores, son, en este sentido, culpables, porque no ofrecen la bondad del desdoblamiento de la calzada. Pero también lo son los conductores impacientes, los atolondrados que no dominan el vehículo o, simplemente, los locos, que ejecutan maniobras como las que recogemos a continuación. Se trata de instantáneas captadas desde los helicópteros de la Dirección General de Tráfico, que sirven luego para la tramitación de las correspondientes sanciones.

A TODO ARCEN.

Las prisas no son buenas y la impaciencia provoca a veces situaciones como la recogida en esta secuencia. El conductor del Renault Nevada, ni corto ni perezoso, invade el arcén del carril contrario para adelantar al «adelantador» que realiza la maniobra de manera correcta. Estas infracciones son cada día más corrientes según los testimonios de que dispone la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.



HAGAN SITIO.

Pese a la proximidad de los vehículos que vienen de frente, el conductor del Seat 127 oscuro realiza el adelantamiento provocando que la furgoneta tenga que



apartarse hacia el arcén. Además, el infractor vuelve a su carril sin respetar, según se puede observar, la distancia de seguridad respecto al vehículo que acaba de adelantar.



TODO AL REVÉS.

El conductor del turismo ha iniciado la maniobra de adelantamiento del vehículo pesado justo cuando aparecía la prohibición tanto



vertical como horizontal y comienza a volver a su carril en el momento en que termina la prohibición. Todo, como se ve, al revés.



PERTINAZ RAYA.
Aquí sí que no se plantea ninguna duda. La raya horizontal continua organiza la circulación en los dos sentidos de la vía, pero el conductor del Corsa oscuro realiza el adelantamiento sin ningún recato.

BUSCANDO UN HUECO.
El conductor del Seat 132 que adelanta en prohibido parece percatarse de la irregularidad que está cometiendo o mejor de la presencia de otro vehículo en sentido contrario y busca volver a su carril con el problema de la falta de espacio entre los dos pesados. Una maniobra muy peligrosa.



EL RIESGO DE LA CALZADA UNICA

La principal causa de los accidentes de tráfico en carretera es, con diferencia respecto a las demás, la invasión de la calzada contraria y los adelantamientos antirreglamentarios. Según los datos estadísticos que obran en poder de MOTOR 16, el 54 por ciento de los accidentes se deben a esos motivos; dando como resultado que el 47 por ciento de los siniestros provocan una colisión tanto frontal como lateral y por alcance. Igualmente, y como datos de relieve a destacar, el 37 por ciento de los siniestros tiene lugar en las carreteras nacionales que no se corresponden con las radiales, ya que en éstas ese porcentaje es de sólo el 15 por ciento. Este escalofriante balance se debe obviamente a la inexistencia de una red viaria con doble calzada donde se dan las intensidades medias diarias de circulación más altas, y siguen poniendo en evidencia la peligrosidad del actual trazado de la red principal, que se corresponde con la de interés general del Estado.

R.R.S.



Tu mejor aventura

Un lugar lejano y tranquilo.
Tu, ella y el paisaje sólo como único refugio.
Quizá todo empezó con la Honda CRM 75.



CRM 75R



MOTUL con HONDA

HONDA

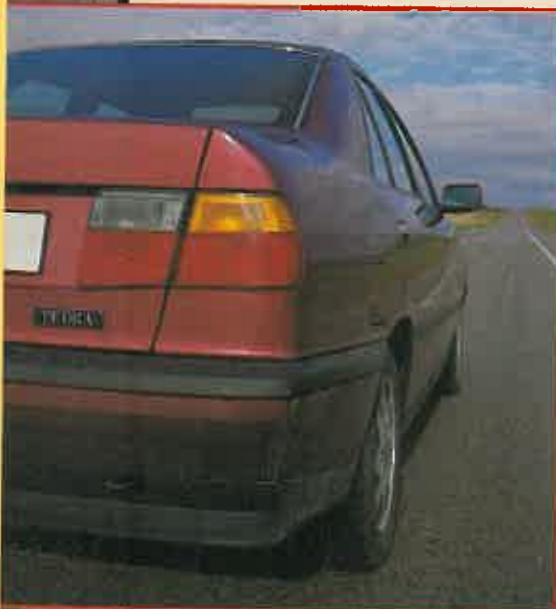


El nuevo modelo de Lancia se muestra como una atractiva opción de una categoría en alza, la de las berlinas medias de alto nivel. En las páginas que siguen lo probamos a fondo.

ENCONTRAR un coche atractivo estéticamente no es difícil. Que siga gustando una vez situados en el habitáculo, sin ni siquiera girar la llave de contacto, es ya más complicado. Pero que además una vez en marcha, agrade también a quien lo conduce por vez primera, no ocurre muy a menudo.

No pasa muy a menudo, pero es lo que nos ha ocurrido a nosotros con el Dedra.

El nuevo producto de Lancia, gusta desde el principio, aunque más tarde no se libre de alguna que otra crítica.



Se trata de un modelo muy compacto para el que la marca italiana tiene muchos e importantes planes.

Como aperitivo y para este año 1990, Lancia pretende que casi la mitad de sus ventas sean para el Dedra, en total unas 6.000 unidades. Para ello ha puesto su mayor empeño en ofrecer un producto bien elaborado que llame la atención del público amante de la elegancia de las líneas clásicas, y del estilo.

La versión que hoy traemos a nuestras páginas, la 2.0ie es la más potente de las cuatro que de momento se comercializan en el mercado español. En cualquier caso es la opción más lógica por varias razones, entre las que destacamos el que sea la única que se puede solicitar con suspensión de amortiguación controlada (ASC). Una opción muy recomendable como veremos más adelante.

El Dedra destaca en el esquema básico de su segmento. Y destaca por no pocos motivos. Pero sin duda el equilibrio general conseguido, será lo que más atraiga al público.

LANCIA DEDRA 2.0 i.e.

AMOR A PRIMERA VISTA



- VIRTUDES**
- Equilibrio general
 - Línea atractiva
 - Suspensión inteligente

- DEFECTOS**
- Peso excesivo
 - Consumos altos
 - Plazas traseras justas

PRECIO EN LA CALLE:
2.596.034 ptes.

DATOS DE COMPRA

Importador: Fiat Lancia España, Paseo de la Habana 74, 28036 Madrid. Telf: (91) 259 82 00. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. Nº apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: Dos en cabeza. Nº de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 95 octanos (mínimo). Potencia máxima: 120 CV a 5.750 rpm. Par máximo: 16,8 mkg a 3.300 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delantero. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,4 km/h; 2.ª, 13,9 km/h; 3.ª, 20,5 km/h; 4.ª, 27,3 km/h; 5.ª, 35,4 km/h. Embrague: Monodisco en seco.

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

FRENOS. Sistema: Discos vent./discos. **SUSPENSIONES.** Delantero: Independiente. Trasero: Independiente.

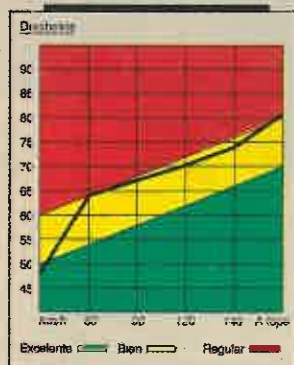
RUEDAS. Llantas: Aleación 5,5 X 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 R 14.

PESOS Y CAPACIDAD. Peso en orden de marcha: 1.170 kg. Capacidad depósito: 63 l.

PRESTACIONES

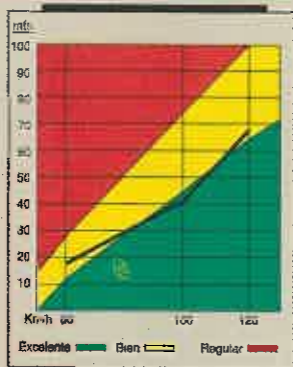
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	196
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	18,4
1.000 m salida parada.....	33,6
De 0 a 100 km/h.....	12,7
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,0
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	35,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	40,5
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	11,4
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	16,1

SONORIDAD



Al ralentí: 48,2. A 60 km/h: 64,2. A 90 km/h: 67,3. A 120 km/h: 70,9. A 140 km/h: 74,8. A tope: 81,5.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 17,5. A 100 km/h: 41,9. A 120 km/h: 67,1.

CONSUMO

CIUDAD	
A 31 Km/h de promedio.....	12,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	7,2
Conducción deportiva.....	14,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	9,7
A 140 km/h de cruceo.....	10,9
A 180 km/h de cruceo.....	13,9
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado.....	10,5
Capacidad depósito combustible.....	63
Autonomía media.....	550

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Suspensión inteligente: 162.260 ptas. Aire acondicionado: 239.400 ptas. Faros antiniebla: 19.950 ptas. ABS: 285.950 ptas.

MECANICA ★★★

La mecánica del Dedra más potente deriva directamente de la que propulsa al hermano mayor, al Thema 2.0.

Se trata de un cuatro cilindros en línea con inyección multipunto (un inyector para cada cilindro) que proporciona 120 caballos. Un motor elástico y silencioso con un funcionamiento «redondo».

Gran parte de esta suavidad, se consigue gracias al sistema de arboles de equilibrado contrarrotantes, que impiden que las vibraciones producidas por el motor lleguen a sentirse al volante.

El cambio, de recorridos cortos, nos



El espacio en la parte delantera es amplio, y los asientos cómodos. Detrás los pasajeros van algo más apretados, sobre todo si son tres. Entre los asientos delanteros, se sitúan numerosos interruptores de regulación.



El cuadro presenta una configuración muy atractiva, con nuevos indicadores optoelectrónicos.

parece preciso y agradable, siempre que se maneje con decisión, aunque a veces la marcha atrás cueste engranarla más de la cuenta.

El Dedra 2.0i se muestra todo lo brillante que le permiten sus 120 caballos. Los desarrollos sin embargo no dejan que la versión más potente nos sorprenda en este apartado.

Tampoco su peso ayuda mucho. Un peso superior en 40 kilogramos al ofrecido por el Thema 2.0i, que sin duda lastra la nueva berlina de Lancia en muchos sentidos.

Quizá uno de los puntos más castigados, sea el referente al consumo. Las cifras obtenidas por el Correvit, han sido altas, no excesivas, pero sí superiores a lo normal. En cualquier caso, este motor no brilla por su economía.

Sí destaca en elasticidad y en capacidad de recuperación con unas cifras muy honorables teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente.

También hay que pensar en el tipo de público al que va dirigido el modelo, un

comprador que no mira con mucho detenimiento las cifras de prestaciones, no porque no le importen, sino porque le preocupan mucho más otros aspectos como la habitabilidad o la línea.

COMPORTAMIENTO ★★★★★

En las primeras líneas de esta prueba, comentábamos la lógica de elegir esta versión, por ser la única que ofrecía como opción la suspensión inteligente, un sistema similar al que ofrece la marca en el Thema Ferrari.

Nuestro vehículo de pruebas iba provisto de este mecanismo y los exámenes a los que se le ha sometido han demostrado que se trata de una solución excelente para un modelo del segmento medio.

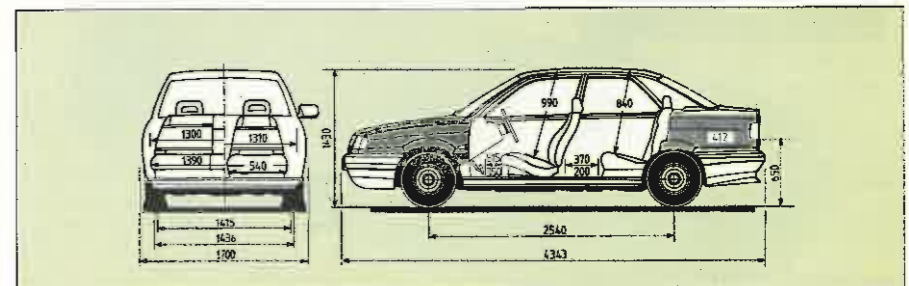
El ASC o dicho más claro, la suspensión de amortiguación controlada, es un sistema de control electrónico que adapta constantemente el tarado de la amortiguación a la conducción que se realice, así como al tipo de terreno por el que se circule. Ofrece dos posiciones, automática y deportiva, que se conectan desde el puesto de conducción.

En posición automática y en situaciones normales de marcha, la amortiguación se muestra suave, con recorridos largos excelentes para no sentir en absoluto las irregularidades del piso.

Pero a medida que las curvas se suceden y el ritmo de marcha se eleva, los sensores captan la nueva situación ordenando el inmediato endurecimiento de la amortiguación, disponiendo así de una mayor estabilidad.

Eligiendo la posición «Sport», conseguiremos bloquear la suspensión en su configuración más firme conservando en todo momento una estabilidad excelente.

La utilización de este sistema en un modelo de tracción delantera de sólo 120 caballos, nos parece adecuada por cuanto en la posición deportiva, no se presentan excesivas pérdidas de tracción del eje delantero en curvas cerradas. Situación que sí encontramos en el otro



modelo italiano dotado de este tipo de suspensión.

Sin el ASC, el Dedra presenta igualmente un buen comportamiento acorde con su filosofía de berlina familiar. Pero su excesivamente blanda suspensión colabora poco cuando se trata de circular a un ritmo más alegre por carreteras viradas.

La dirección es asistida de serie, y está perfectamente adaptada a cualquier situación. Circulando a buena velocidad, la asistencia disminuye hasta permitirnos obtener un óptimo tacto. Ya más despacio y en circulación por los intrincados atascos de la ciudad, la dirección conserva la suficiente asistencia como para moverla sin el más mínimo esfuerzo, pero sabiendo siempre lo que llevamos entre manos.

Se puede frenar muy bien ayudado por cuatro discos, cuando además los delanteros están ventilados. Es el sistema que se ha utilizado en el Dedra y los resultados en este caso también son buenos. No obstante al que no confíe en los discos como único sistema para detener el coche en distancias razonables, se le ofrece un sistema antibloqueo en opción capaz de convencer al más exigente.



El motor de dos litros y 120 caballos, funciona con suavidad, aunque consume mucho.



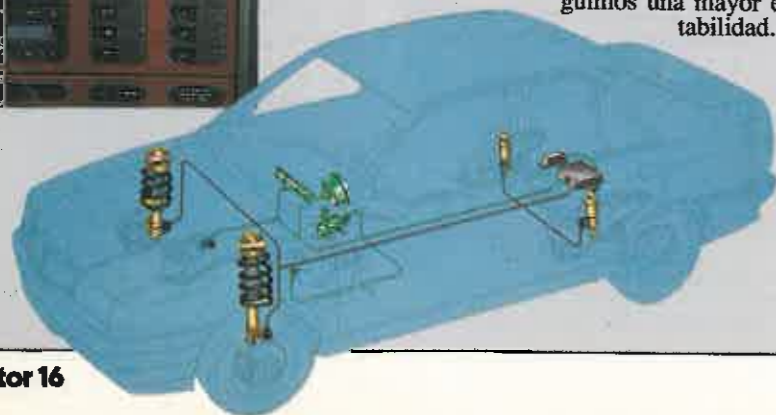
El Dedra se caracteriza frontalmente por una atractiva parrilla que lo diferencia.

ESTABILIDAD PROGRAMABLE

El sistema de amortiguación inteligente que opcionalmente con sobrepeso se puede montar en el Dedra, cuenta con cuatro sensores que controlan cin-



co mediciones. La aceleración vertical, el ángulo de giro, la velocidad de giro del volante, la presión en el circuito de frenos, y la velocidad del vehículo. La centralita analiza estas señales y procede a regular la amortiguación en consonancia. Tras conectar la tecla «Sport», se adopta constantemente la posición más dura, con lo que conseguimos una mayor estabilidad.



CARROCERIA ★★★★★

El Dedra es una berlina de tres volúmenes que ha tomado como base la plataforma del Fiat Tipo. No es un coche ni grande ni pequeño, se sitúa en un término medio, un tamaño cada día con más seguidores.

Sus medidas exteriores no le permiten contar con un espacio interior como el que puede ofrecer el Thema, pero su habitáculo tampoco es pequeño.

A él se accede sin problemas gracias al gran ángulo de apertura de las puertas e incomprensiblemente después de utilizar una llave distinta a la de contacto.

La parte delantera es espaciosa, en ella parece que conducimos una berlina más grande.

Atrás la cosa cambia y aunque dos pasajeros viajan bastante cómodos, éstos no deben sobrepasar la altura habitual,

puesto que la distancia al techo en este lugar, disminuye a unos límites críticos. En cuanto a espacio para las piernas, a no ser que el conductor lleve muy atrás el asiento delantero, existe el suficiente, como para no viajar encogido.

Un tercer pasajero se encontrará que su terreno no está diferenciado y que la sujeción lateral dependerá de sus respectivos vecinos.

Estas pegadas, son la contrapartida de un diseño exterior clásico pero con una ligera tendencia a seguir las líneas que marca el túnel de viento, líneas que sobre todo en su parte trasera, recuerdan a otros modelos de éxito.

Algo que sorprende agradablemente, es la excelente insonorización que en este modelo se ha realizado. Los ruidos exteriores, llegan totalmente atenuados al interior. En él además, se han cuidado a fondo detalles que sitúan al Dedra en un nivel más alto.

La madera noble puede ser uno de ellos. Una madera que se emplea con abundancia en todo el tablero de instrumentos. Este se ha diseñado con una forma ergonómica similar a la de BMW. Las palancas que salen del volante, son las utilizadas en el Tipo, algo complicadas de utilizar al principio pero muy efectivas después.

Este modelo va dotado de una instrumentación optoelectrónica. Algo nuevo muy llamativo, derivado de la tecnología aeronáutica que señala con agujas digitales así como con numeración tam-

El maletero del último Lancia no es un portento, pero permite un volumen de carga interesante.



bién digital, todas las mediciones efectuadas.

Además, como apoyo a esto, el Dedra 2.0i cuenta con una pantalla digital informativa que indica si se pulsa el botón previsto, la presión de los neumáticos, el estado de estos, aceite que se debe utilizar, plazos para cambiarlo. Además avisa también cuando la temperatura exterior baja de 0 grados o cuando está alguna puerta abierta.

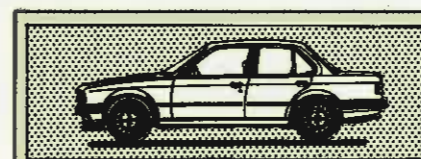
El maletero tiene una capacidad suficiente (es más grande que el de un 405 ó el de un BMW serie 3) y además se puede pedir opcionalmente que el respaldo trasero se abata por partes, lo que aumenta considerablemente el espacio en determinadas ocasiones. La terminación se ha cuidado con especial interés y el Dedra sigue los pasos bien encaminados de la marca en este sentido.

En cuanto al equipamiento, no se ha escatimado en dotar a esta versión de pequeñas opciones casi obligadas en un modelo de su categoría, pero si queremos disponer también de Aire acondicionado, Antibloqueo de frenos y Suspensión inteligente, tendremos que desembolsar casi 700.000 pesetas más.

Aunque todo hay que decirlo, la opción que nos parece más interesante es también la más económica.

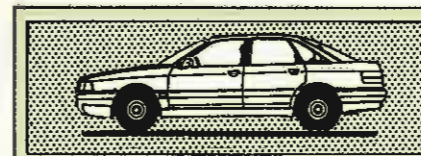
FRENTE A SUS RIVALES

Lancia ha querido situar a su Dedra por precio y exclusividad al mismo ni-



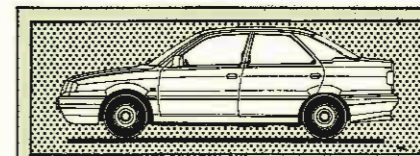
BMW 318i 2.842.918

Motor: Del. longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.796 c. c. Potencia: 115 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.085 kg. Velocidad máxima: 189 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km.



AUDI 80 E 2.757.619

Motor: Del. longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c. c. Potencia: 112 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.050 kg. Velocidad máxima: 192 km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 l/100 km.



LANCIA DEDRA 2.0 IE 2.596.034

Motor: Del. transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c. c. Potencia: 120 CV a 5.750 rpm. Peso: 1.170 kg. Velocidad máxima: 196 km/h. Consumo medio ponderado: 10,5 l/100 km.

vel de modelos como el Audi 80, BMW 318 o incluso Mercedes 190 aunque por este último ya hay que pagar mucho más dinero.

Tanto Audi como BMW son más caros y también menos potentes pero ambos llevan tiempo en el mercado y tienen afianzado su puesto en el segmento.

También hay que tener en cuenta que en España y por menos de lo que cuesta un Dedra, tenemos una buena oferta de modelos.

Renault 21, Opel Vectra o Peugeot 405 ofrecen también un equipamiento completo (abundante en el 21), y un rendimiento equivalente.

En cualquier caso el Dedra de Lancia ofrece una exclusividad que no tienen éstos.

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

Motor 16 El Dedra 2.0 IE

es una interesante berlina de tres volúmenes que se sitúa en un nivel medio alto con todas las de la ley. Destaca por su compacta carrocería y su presentación interior, al nivel de lo exigido en su clase.

Además cuenta con detalles que consiguen destacarlo ligeramente de su entorno habitual en cuanto a sus rivales.

Estos detalles pueden muy bien ser la muy recomendable opción de suspensión regulable automáticamente, por vez primera ofrecida en un modelo de este segmento, o la llamativa información del tablero de instrumentos.

El Dedra no brilla en el aspecto relativo a los consumos, tampoco por las prestaciones conseguidas. Es el conjunto bien equilibrado de todo, lo que le permite distinguirse.

PROBADO
MOTOR 16

A FONDO



ALFA ROMEO 75 1.6

EL PEQUEÑO DE LA SAGA

El 1.6 viene a completar por abajo la gama 75 de Alfa Romeo. Con esta nueva motorización, la marca italiana ofrece un vehículo de poco menos de 1.900.000 pesetas, que con un equipamiento bastante completo, resulta muy competitivo. Su estética, a pesar de no seguir las tendencias actuales, de líneas redondeadas, resulta atractiva y sobre todo diferente. Es una berlina en la que pueden viajar cómodamente sólo cuatro personas, debido a un resalte en la parte cen-

tral del piso trasero, al ir la caja de cambios en el eje trasero. Una berlina dirigida a un público sin grandes pretensiones velocísticas, pero que quieren a su vez un coche diferente y algo personal. El motor de la última versión del 75, está construido todo en aluminio, con doble árbol de levas en cabeza y con una potencia de 110 caballos, lo que no está nada mal para un familiar de su cilindrada. Sin embargo con la unidad probada, no se han podido obtener unos valores de aceleración muy en conso-

VIRTUDES

- Línea atractiva
- Precio competitivo
- Buena estabilidad

DEFECTOS

- Manejo del cambio
- Consumos altos
- Balanceos de la carrocería

PRECIO EN LA CALLE:
1.895.482 ptas.

nancia con su caballaje. Seguramente los pocos kilómetros que tenía el coche cuando se probó, han influido en estos resultados. La alimentación del 1.6 está resuelta, como es típico de Alfa, por dos carburadores dobles de apertura simultánea. Desde luego una alimentación a base de carburadores no es precisamente la más idónea para gastar poca gasolina. Los consumos son pues el talón de Aquiles del Alfa 75 1.6, éstos, se disparan en cuanto pisamos a fondo el acelerador. El

consumo medio con una cifra de 11,4 litros a los cien, está en todo momento por encima de los valores de un coche de sus características. La caja de cambios tiene una filosofía que podríamos definir de alegre, debido a unos desarrollos cortos, sobre todo en cuarta y en quinta. Estos desarrollos cortos, ayudan bastante al motor cuando hay que hacer un adelantamiento, puesto que le permite recuperarse con prontitud; pero no ayudan demasiado a la castigada economía del Alfa. La quinta ve-

DATOS DE COMPRA

Importador: Alfa Romeo Española S.A. Ctra. de Burgos km. 18,700 San Sebastián de los Reyes, Madrid. Telf. (91) 653 65 65. Red de postventa: 85 puntos de asistencia en todo el territorio nacional. Garantía: un año sin límite de kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero longitudinal. Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.570 c.c. Nº apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: 2, en cabeza. Nº de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: dos carburadores dobles. Compresión: 9,0 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Potencia máxima: 110 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 14,9 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 8,3 km/h; 2.ª, 13,9 km/h; 3.ª, 19,6 km/h; 4.ª, 25,4 km/h; 5.ª, 30,8 km/h.

DIRECCION. Tipo: Cremallera. Vueltas de volante: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 m.

FRENOS. Sistema: Discos/discos.

SUSPENSIONES. Delantera: Independiente. Trasera: Eje de Dion.

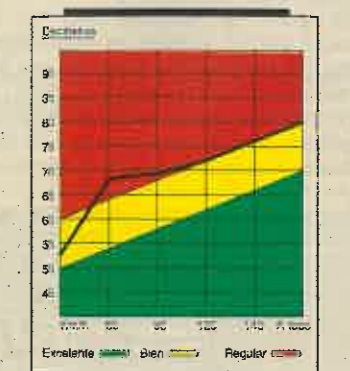
RUEDAS. Llantas: 5,5 J X 13 pulgadas. Neumáticos: 185/70 TR 13.

PESOS Y CAPACIDAD. Peso en orden de marcha: 1.090kg. Capacidad depósito: 49 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	171,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	19,0
1.000 m salida parada.....	35,1
De 0 a 100 km/h.....	13,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	36,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	39,7
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	12,3
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	16,9

SONORIDAD



Al ralentí 52,4. A 60 km/h 67,7. A 90 km/h 68,4. A 120 km/h 72,6. A 140 km/h 76,3. A 140 km/h 79,8.



Un volante regulable en altura facilita encontrar una buena postura de conducción.

lidad sube enseguida de vueltas, hasta alcanzar la velocidad máxima, de 171 km/h, ya en la zona límite del cuarenta y siete revoluciones. En cuanto al manejo de la palanca de cambios es bastante impreciso y cuesta mucho engranar la primera velocidad debido a su dureza.

El comportamiento, que es bueno, ha variado poco con respecto al de los demás 75; a esto contribuye un excelente reparto de pesos (el motor es delantero longitudinal y la caja de cambios está situada en el eje trasero). El coche tiene una excelente estabilidad en curvas, con un alto grado de adherencia, que nos lleva a confundirlo con un tracción delantera. Solamente hay que reprocharle un molesto balanceo de la carrocería en zonas viradas.

En cuanto a frenos, que son de disco en las cuatro ruedas, podemos catalogarlos de buenos, con unas distancias de frenado suficientes y eficaces, para un coche que alcanza poco más de 170 km/h. Sin embargo las pastillas ecológicas, sin amianto, que monta el Alfa de fábrica, no aguantan el esfuerzo de una conducción deportiva prolongada y el pedal se viene abajo enseguida.

Ya hemos mencionado que el Alfa 75 ofrece una buena habitabilidad para cuatro personas. Los asientos delanteros sujetan bien lateralmente, son amplios y envolventes, pero debido a una curvatura excesiva del respaldo, los hombros no apoyan bien.

En cuanto al equipamiento hay que destacar que el volante es regulable en altura, lo que facilita encontrar una buena postura de conducción. El Alfa 1.6, es un coche que se ofrece al público a un precio muy interesante, con un nivel de acabado aceptable y un equipamiento

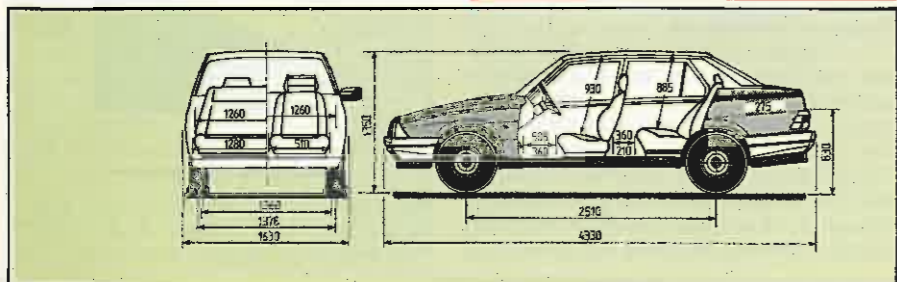
más que suficiente, en el que se incluye el cierre centralizado de las puertas y los elevavinas delanteros eléctricos. Únicamente se echa en falta un espejo retrovisor en el lado derecho, que facilite las maniobras de aparcamiento, puesto que la visibilidad trasera no es del todo buena.

FRENTE A SUS RIVALES

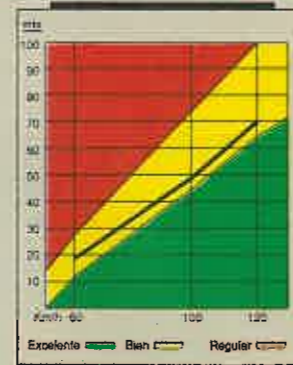
Podemos considerar como rivales del Alfa 75 1.6, al Fiat Regata Riviera 1.6 con un precio de 1.793.128 pesetas; el Opel Vectra G1 1.6 con un precio de 1.954.788 pesetas; el Renault 21 GTS cuyo precio es de 2.027.819 pesetas y el Peugeot 405 GL que cuesta 1.926.593 pesetas. El Alfa les gana a todos en potencia, quedando el Opel en último lugar. En precio, el Fiat es el más barato, seguido por el Alfa, que es también el único de tracción trasera.

Simonetta Garth

Motor 16 El pequeño de los Alfa, el 1.6, viene a reforzar la gama 75 por abajo. Es un familiar medio que ofrece un equipamiento bastante completo, a un precio asequible. No tiene grandes pretensiones velocísticas, pero su buen comportamiento y unos frenos eficaces, lo hacen muy seguro a la hora de viajar. Su principal defecto es el elevado consumo, que está en todo momento por encima de los valores de un coche de esta cilindrada. Y, desde luego si lo que pretende es tener una máquina distinta, las líneas afiladas del Alfa, manifiestan su personalidad diferente.



FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 17,7. A 100 km/h: 48,7. A 120 km/h: 69,7.

CONSUMO

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	13,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,7
Conducción deportiva	13,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,7
A 140 km/h de cruceo	11,8
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	11,4
Capacidad depósito combustible	49
Autonomía media	381

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Aire acondicionado: 225.000 ptas. Elevavinas eléctricos traseros: 25.736 ptas. Llantas de aleación: 84.056 ptas. Servodirección: 105.004 ptas.

Comprar y vender

YAMOVIL

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

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

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

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

COSWORT particular año 11/86. 70.000 km. 2.500.000. 988/63 26 11.
XR2 particular año 10/86. 65.000 km. 800.000 pesetas. 988/63 26 11.
FERRARI F-40 unidad 25. 30.000.000 ptas. Admitimos cual-

quier moneda. 91/265 44 58.
SIERRA 2.0 CL, M-HY, año 87, 30.000 km, 2 años, garantía, muchos extras, radio digital, ruedas anchas, alarma, impecable, 1.500.000 ptas. Telf.: 91/881 83 07.
PARTICULAR ven-

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

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

INNOCENTI DI TOMASO (Mini moderno) Motor nuevo, perfecto estado general. Rojo y negro, todos los extras, M-DZ. 550.000 ptas. Telf.: 556 00 40

Motor Retiro
VW Audi
SABADOS MAÑANA

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

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.

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



MADRID
Dulego-España, S.A.
C/ Gabilán, n.º 36
Polig. Industrial Matagallegos
Tel.: (91) 698 60 14
FUENLABRADA (Madrid)

QUE... DONDE... COMO...

- ¿qué es Von Schrader V-S 2?
— La solución más avanzada y práctica en limpieza de tapicerías de automóviles.
- ¿dónde aplicar Von Schrader V-S 2?
— En la limpieza de interiores de automóviles, cualquier tapicería, en el hogar y en cines o locales públicos.
- ¿cómo conseguir Von Schrader V-S 2?
— Pídanos información en:

NOVATECNICA, S.L.
DISTRIBUIDOR OFICIAL PARA TODA ESPAÑA
Avda. Virgen de la Cabeza, 10-B. BURJASOT. Valencia
Teléfonos: (96) 364 37 62 ó 364 37 50

LIMPIE SU TAPICERIA EN SECO CON LAS TECNICAS V-S 2 EN 1 HORA

EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA
DON ALGODON 

ABSOLUTAMENTE
DE MODA



100.000 PTAS.
MENOS*

CORSA
JOY
¡Cielos... un Corsa
descapotable!



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



EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

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

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

AUTOTODO, S.L.

Narváez, 80-82-84
(Zona Retiro/Bº Salamanca)
Tels. 574 78 04-573 48 49

DASAUTO

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

MOTORAMA, S.A.

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

MOTOR GAS

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

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3
(paralela al Pº de La Chopera)
Tels. 653 36 55 / 653 34 43

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

Avda. Constitución, 136. Tel. 6 56 47 13
Ronda de Poniente, 4. Tel. 6 56 54 04

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Comprar y vender

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00

28045
MADRID



SENCOR ALPINE
FUJITSU TEN
PIONEER
AIWA Philips Car

GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

GEVICAR Austin Devon A-40 año 49.
GEVICAR MERCEDES 450 SEL. año 73.
GEVICAR MERCEDES 300 GD todo terreno año 82.
GEVICAR Mercedes 230 SL Pagoda año 66.

GEVICAR Citroën 11 Stromber año 49.
GEVICAR Lancia Fulvia 1.300 S año 72.
GEVICAR Hillman Minx descapotable año 57.

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

URGE vender Scorio 2.9i Ghia automático, 61.000 km. Año 87. Blanco, perfecto estado. Extras. Garantía 18 meses. 2.550.000 ptas. Telf.: 373 45 17.

R-5 GT Turbo, M-GD, 800.000 ptas. Telf.: 534 78 52. Noches 815 16 58. Jesús.

Valderribas Motor S.A.

C. Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf. 561 48 00 - Fax. 561 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VENDO BX diesel año 87, blanco, buen estado, precio 1.300.000. Inter. Llamar telf. 336 52 63 de 12 a 14 horas.

SCORPIO 2.4i Automático año 87, 60.000 km. Negro, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 18 meses. 1.950.000 ptas. Telf.: 373 45 17.

PARTICULAR vendiendo Ford-A 1930 Sedan, con documentación, estado excelente, 1.000.000. 964/22 30 33.

ROVER Sterlin 1 año. 3.500.000. Juan Carlos. Telf.: 91/872 80 27.

PARTICULAR BMW 525i extras 1983, 276 36 87. 1.600.000.

¡DESCAPOTABLES! Cabriolets, «compramos rigurosamente contados», incluso averiados sin funcionar, con documentación extraviada; «deportivos», «clásicos», «antiguos», «modernos», pero han de ser descapotables en buen o mal estado para restaurar o restaurados. Viajamos a toda España sin ningún compromiso. De venta para Ud. Mitre Automóviles, Ronda General Mitre, 184/186, Barcelona.

FIAT

Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial

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

FORD Escort RS Turbo, oct. 87. Perfecto estado. 1.600.000. Varios extras. 34.000 km. 977/21 18 81-23 60 27.

GEVICAR Telf. (93) 865 04 12. Lunes a viernes de 8 a 13 y de 15 a 19. Srta. Montse.

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

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

ANUNCIESE EN MOTOR 16 LEVANTE
Teléfono: 91-268 60 69

COMPRO Ferraris, Porsches 911, RS'73, Maseratis, Rolls y similares. Miguel Angel. Teléfono: (93) 422 43 18.
VENDO Camaro Sport Coupé. P. met. A.A. Overdrive, impecable, llamar noches. 976/31 96 67. Telf.: 93/418 40 29-418 50 75-418 48 84. Sr. Jaime.
ROVER 216 SE muy cuidado. B-GW. Precio convenir. Llamar 93/340 46 61.
AX GT preparado SMC. Puntero en la copa. 1.300.000. Telf.: 853 04 67. Eloy.

Pirelli. Emoción por la tecnología.



Neumáticos ROSA, S. L.
NACIONALES E IMPORTACION

Centro Comercial Jumbo. Avda. Pio XII, n.º 2,

Parking cubierto.
Telf.: 345 78 08
Central, c/Pradillo, n.º 3.

Abrimos sábados todo el día y domingos mañana.

PIRELLI

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

Comprar y vender



AUDI 200 TURBO-QUATRO 4x4
• Nueva (último modelo)
• 200 CV
• 2.850.000 total
• 2.950.000 con IVA
• 38.000 mensual



BMW 635 CSI
• 218 cv, último mod.
• Aire, cuero, etc.
• 2.750.000 total
• 46.847 mes

Master Car



BMW 530i
• Nuevo modelo 89
• Clima, ABS, cuero, etc.
• 170 cv, 67.000 mes
• 4.650.000 total



AUDI 200 TURBO 4x4
• Todos los extras
• Asientos eléctricos, cuero
• Precio 2.850.000
• 50.000 mes



VOLVO 740 GLE
• 170 cv, nuevo
• Clima, cuero, etc.
• 2.850.000 total
• 49.524 mensual

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

• BMW 728i, todos extras, nuevo, 2.400.000-total última matrícula.
• BMW 320i, muchos extras, nuevo mod. 1.800.000-total última matrícula.
• BMW 735i, clima, ABS, asientos eléctricos, nuevo, 2.800.000.
• AUDI 200 Turbo Quattro 4x4, nuevo mod. full, 2.850.000.
• MERCEDES 190 E, 16V, 190 diesel, 230 E, 160 E, 260 SE, 300 SE, 500 SE, 560 SEL, varios JAGUAR y muchas series nuevas...

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

STOK 130 VEHICULOS
91/256 62 22
91/563 30 21
91/256 83 82

Master Car VENDE MAS

• Por calidad
• Por seriedad
• Por precio justo
• Por servicio Post-venta



MERCEDES 300 SE
• Carrozado AMG
• Último modelo, SEC
• 3.300.000 total
• 66.925 mensual. Full equip



BMW 730i 89
• 184 cv, full equip
• Último modelo, SEC
• Cuero, clima, ABS, etc.
• 75.000 mes. Última matrícula



MERCEDES 300 E
• Último modelo, nuevo
• 190 cv, todos extras
• 3.950.000 total
• 78.900 mes. Última matrícula

563 29 61

EXPOSICION Y VENTA
C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10

C/MARTINEZ IZQUIERDO, 66



RENAULT

TANUESA

EXPOSICION Y VENTA
711 37 12

P.º Extremadura, 549 - CUATRO VIENTOS - MADRID (Estación RENFE) FAX: 711 37 30 TALLERES: 711 36 12

RENAULT OCASION

Marca y modelo	Año	Km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12.000	4.500.000
Mercedes 300 CE	9/87	24.000	6.800.000
Renault 11 Turbo	85	60.000	880.000
Audi 80 4x4	6/88	16.000	2.900.000

Marca y modelo	Año	km	Precio
BMW 524 TDS5 Clim - Cue	9/88	7.000	5.300.000
Audi 80 4x4	5/88	17.000	2.900.000
Renault 18 GTD	83	85.000	650.000
Renault 5 C	88	9.000	850.000
Mercedes 190 2.3 16V	85	47.000	4.100.000

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS
200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS
12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES
MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

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



ANUNCIESE HOY!

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 68. Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVIS-A-MOTOR 16.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma

Indicadores con luz propia

¡DESTAQUESE!

TOTALMENTE ELECTRONICOS
 FUNCIONAN EN CUALQUIER POSICION
 ESTANQUEIDAD TOTAL (IP 65)
 EXCELENTE VISION NOCTURNA
 AVISADOR ACUSTICO DE MAXIMA (°C)



MODELOS:
 VOLTIMETRO
 TEMP ACEITE
 TEMP AGUA
 PRESION ACEITE
 PRESION AGUA



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

delta mics

OFERTA ESPECIAL.
 Por cada juego de llantas de aluminio le regala una alarma con un sensor.
 OFERTA VALIDA HASTA EL 30 DE NOVIEMBRE

1. SIDA... 2. PVP 225...
 2. ALP... 3. PVP 225...
 3. DELTA RACING... 4. PVP 225...
 4. DAY... 5. PVP 225...
 5. SIDA... 6. PVP 225...

DELTA MICS SPAIN
 C/ Montecross, 137
 08021 SABADELL (BARCELONA)
 Tel: (93) 22 50 96
 Fax: (93) 22 50 90

AUTO-RADIO
SANTADELL

Instalación y venta de:
 - Autorradios
 - Alarmas
 - Teléfonos móviles

Especialistas en:
 PIONEER
 KENWOOD
 ALPINE
 BECKER
 PIRANHA

Tel.: 93-630 15 19

Industria, 77. SANT BOI

FIALRAVEN
PACKLINE

ES EL PORTAEQUIPAJES CON CLASE

IMPORTADOR PARA ESPAÑA:

Turisport

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

TALLER AUTOMOVILES ALEMANES

Servicio independiente
BOSCH

-Preparamos inyección para máximo repés 28.000 pts.
 -Mecánica general -Inyección gasolina

LUXUS WAGEN S.C.
 C/Mallorca, 103 BARCELONA Tel.: 254 44 42

JEEP
 TEL. (93) 871.72.20

Wild Life

RECAMBIOS ORIGINALES
 IMPORTACION VEHICULOS

ACCESORIOS Y RECAMBIOS, TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

DI. Zenica, s.a.

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

MAHINDRA. DISTRIBUIDORES ZONA CENTRO

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

DESDE 1.590.000 + 12 % IVA
 MOTOR PEUGEOT DIESEL

DI. Zenica, s.a.

Diseño y técnica para competición - Fábrica Acc. Automoción

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

IMPORTADORES
 SERVICIO POST-VENTA
 GARANTIA



JEEP CHEROKEE 4 x 4

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

EL SKI FACIL

BAJO el slogan de «ski fácil», la estación andorrana de esquí de Arinsal presenta unas instalaciones modernas, dotadas de las mejores condiciones de seguridad y remotes que permiten una ascensión rápida a las pistas. Además se puede disfrutar de una participación personal a través de las atractivas actividades programadas, tales como los concursos permanentes de vídeo familiar, la gymkhana Barcelona/Arinsal, el boletín informativo «Arinsal News» y pertenecer a los «Fans de Arinsal» mediante la tarjeta individual y personalizada con que la estación obsequiará a los aficionados a este deporte.



CAMBIOS EN AZKO DIVISION DE PINTURAS ESPAÑA

JUAN Marull Darnés se ha incorporado recientemente a Azko División Pinturas España en calidad de Director General Industrial Markets, quedando bajo su responsabilidad las áreas de automoción, muebles e Industria. Con esta incorporación, Azko División Pinturas España, prosigue su política de selección de los más escogidos profesionales.

KINDVOX SERIE 500

RADIOVOX, fabricante y distribuidor de la marca Kindvox, presenta en España su nueva línea de diocassettes Kindvox serie



NUEVOS IDS DE BOSCH

EL nuevo IDS Travelpilot de Bosch obtiene sus datos de localización sin ninguna infraestructura costosa en las calles. Por el contrario, su trabajo es autónomo, y responde al principio de la localización por estima

mientras unos sensores colocados en las ruedas miden camino, recorrido y ángulo, una brújula electrónica en la luneta trasera indica la orientación geográfica. El Travelpilot compara los resultados de las medidas con un mapa de calles digitalizado, almacenado todo ello en un disco compacto.

500 que se caracteriza entre otras cosas por disponer de autoreverse, autostop, 60 W, búsqueda automática de emisoras con parada de cinco segundos en cada una de las más potentes, control de Fader, equalizador con tres gamas de frecuencia, extraíble incorporado, batería para mantener las memorias cuando se extrae el aparato, iluminación nocturna, etc.

IBERSA Y RACER

IBERSA-IBERICA de relojería, S.A., ha encargado a C y M Publicidad,



S.A. la cuenta publicitaria de los relojes Racer. La campaña, creada para televisión y revistas, desarrolla una línea de prestigio y actualidad. En la foto, la firma del contrato entre D. Antonio Tellez, director de Ibersa y D. Alfonso Campo Castañeda, director general de C y M Publicidad, S.A.

SORTEO ELF

SE ha celebrado recientemente en las oficinas de Elfisa el sorteo para determinar los ganadores de la promoción «gánate el desierto, zorro», patrocinada por el lubricante Elf

Competition. Los seis talentos ganadores dan derecho a un viaje a Dakar de una semana de duración para ir al encuentro del famoso rallye París-Dakar, convivir con él y asistir al final del mismo en el «Lago Rosa».

IVECO CON LA FORMACION PROFESIONAL

IVECO España, S.A., a través de su concesionario en la región murciana Murcia Motor, S.A. ha donado al Instituto de Formación Profesional de Puente Tocinos, un motor de ocho cilindros en V de 350 caballos, para que realicen prácticas los alumnos de la Rama de Automoción. Iveco España, S.A. entrega periódicamente a los concesionarios que más destacan por sus ventas, material para donaciones a institutos de Formación Profesional.



PRODUCTOS HELLA

HELLA ha presentado recientemente su nueva serie de embellecedores de ruedas metalizados que se caracterizan entre otras cosas por su lacado de varias capas que les hace resistentes a todo tipo de golpes y a la corrosión. Se pueden montar fácilmente y se sujetan de forma segura a las llantas mediante resortes y un anillo de acero. Son de peso ligero y además se pueden limpiar con una gran facilidad. También los embellecedores de ruedas en color plata y antracita (disponibles para llantas de 13 y 14 pulgadas) son adecuados para todas las llantas de acero de uso más corriente.



LENTA REPARACION

EL día 15 de septiembre de 1989 sufrí un accidente con mi coche un Ford Escort RS Turbo. A consecuencia del mismo el vehículo quedó muy dañado y tuve que llevarlo a un concesionario Ford. En este concesionario me dijeron que comenzarían a arreglar el coche en el plazo aproximado de quince días. El perito de la compañía de seguros se pasó por el taller y dio un informe en el que se afirmaba que había que cambiar por completo la carrocería del coche.

El día 20 de ese mismo mes se pidió la carrocería y un mes después de haberla solicitado en el concesionario todavía no tenían noticias de ella.

Al final y después de insistir en reiteradas ocasiones ante la central de Ford España la carrocería llegó por fin el día 16 de noviembre y cuando yo ya había tenido que recurrir a la posibilidad de tener que plantear una denuncia para que me solucionasen de una vez por todas este lamentable y a la vez engorroso problema.

Pero aquí no se han terminado mis desventuras ya que desde que recibieron la carrocería ha pasado más de un mes de tiempo y todavía no han arreglado el coche ya que decían que les faltaban piezas. Yo he intentado ponerme en contacto en varias ocasiones con el Gerente de atención al cliente de la firma Ford para que dé las correspondientes instrucciones y de una vez por todas para que solucionen la avería, pero de

momento no he obtenido respuesta alguna al respecto.
P.M. Cimadevilla (Madrid)

TERMINOS POCO CLAROS

SOY un gran aficionado a los automóviles y a las motos y sigo con asiduidad las revistas especializadas. Pero en muchas ocasiones reconozco que términos que emplean los profesionales son totalmente desconocidos para mí. El motivo de esta carta es que me expliquen el significado de términos técnicos como Jetronic, junta cardan, lámpara de halógeno, bancada y neopreno.

Juan Llantares (Madrid)

R.- El Jetronic, es el nombre que se dio a un sistema de inyección electrónico creado por la marca norteamericana Bendix en el año 1956. Después y aprovechando esta patente, Bosch y Lucas han desarrollado la inyección hasta las cotas actuales. Bosch creó un sistema denominado D-Jetronic que después se mejoró con el L-Jetronic, de este último sistema ha salido una gama formada por el LE-1, LE-2 y LE-3. También han fabricado el LH-Jetronic de hilo incandescente. Uno de los últimos avances de este sistema lo constituyó el KE 3-Jetronic que utilizan un sistema mecánico con válvula corredera que es controlada por una unidad electrónica denominada UEC.

La junta cardan fue creada por Jerónimo Cardan. Se trata de una junta universal que consta de dos horquillas uni-

das entre sí por medio de una pieza que se llama cruceta. Cada uno de los brazos de la horquilla está unido por medio de casquillos o cojinetes de agujas en cada uno de los codos de la cruceta. De este modo se permite el giro de los dos ejes, uno de los cuales siempre debe tener un desplazamiento vertical intermitente.

Las lámparas de halógeno son un tipo de lámparas de cristal de cuarzo en cuyo interior se ha creado una atmósfera de cromo, fluor, iodo y cripton. Estas lámparas alcanzan altísimas temperaturas que hacen que el tungsteno que forma el filamento se regenera. Las lámparas halógenas tienen una larga duración y su luminosidad es mayor que el de las lámparas convencionales.

La bancada tiene la finalidad de servir de referencia y control de todos los puntos de la carrocería. Esta herramienta se utiliza preferentemente en aquellos casos en que el vehículo ha sufrido un fuerte golpe que ha afectado a su chasis.

El neopreno fue uno de los primeros cauchos sintéticos que se utilizaron comercialmente. La materia prima para su formación es el acetileno. El neopreno se caracteriza por su gran resistencia a los agentes atmosféricos y a los productos químicos así como al calor.

CHRYSLER Y RENAULT

ME gustaría que me proporcionasen los datos técnicos de un Chrysler 150

GT y del Renault 12 TS Familiar.

Luis Saez (Valladolid)

R.- El Chrysler 150 GT fue el modelo más evolucionado dentro de la gama GT. Empleaba un motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. La cilindrada era de 1.442 centímetros cúbicos con una potencia de 85 caballos. La alimentación corría a cargo de un carburador vertical de doble cuerpo. La distribución se realiza por un árbol de levas lateral, accionado por cadena.

La tracción del 150 GT es delantera. Emplea un embrague monodisco de diafragma en seco. El cambio es de cuatro velocidades. El 150 GT pesa en vacío 1.075 kilogramos y su depósito de carburante tiene capacidad para 60 litros. La velocidad máxima que puede alcanzar es de 160 kilómetros con un consumo medio de 8 litros.

El R-12 TS Familiar emplea el mismo motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea que utilizaba el R-12 TS. La cilindrada era de 1.397 centímetros cúbicos con 70 caballos de potencia. La alimentación corría a cargo de un carburador de doble cuerpo, y la distribución se realizaba mediante cadena. Este vehículo destacaba por su gran capacidad interior y por tener un peso máximo permitido de 1.400 kilogramos. El sistema de frenos estaba compuesto por discos delanteros y tambores traseros con servo. La suspensión se componía de ruedas independientes delante y eje rígido atrás.



LUIS SARDA

CREADOR DE ESTRELLAS

El diseño español está de gala, Luis Sardá, un madrileño de 28 años formado en la Escuela de Bellas Artes, acaba de poner una pica en Flandes, o mejor dicho, una pica en Suiza, ya que uno de sus trabajos, titulado «Auto-móvil», será motivo central del cartel anunciador de la 60 edición del Salón de Ginebra, la edición más histórica, bautizada ya con el nombre de Jubilé.

El trabajo de Luis Sardá, la creación gráfica elegida por el jurado suizo, produce un impacto visual de primera magnitud, resultado de reunir una idea curiosa sobre un automóvil, una idea bocetada en papel, con los trazos espectaculares, con los tonos llamativos que produce un ordenador de la última generación.

el Genygraphics americano, pilotado a la perfección por el creativo español.

La idea del trabajo triunfador estuvo bien definida desde el primer momento; Sardá nos lo ha explicado así: «El automóvil es la estrella indiscutible del Salón de Ginebra, un Salón de tradición inigualable. Ese conglomerado de metal y de plástico que conforma cualquier turismo se transforma por completo en cuanto penetra en los pabellones de la muestra, esa reunión de elementos dispares se convierte en el objeto estelar, en el centro de todas las atenciones».

El cartel anunciador nació sobre un trozo de cartulina. Luis Sardá lo comenta así: «Me imaginé un coche deportivo, un coche agresivo, y lo

plasmé en un boceto simple; una vez afinadas las líneas me fui al ordenador, al carísimo Genygraphics, para animar esos rasgos iniciales con los colores adecuados; la luz reflejada en el título, los tonos de las líneas fueron saliendo después, tras varias pruebas y algunos días de trabajo».

El «Auto-móvil» sorprendió a los miembros del jurado encargado de la selección, los sedujo hasta el límite de conservar este proyecto para la 60 edición, para el Jubilé, aunque el concurso se hizo a finales del año 87, con tiempo suficiente para utilizarlo en 1988.

La carrera creativa de Luis Sardá, una carrera todavía corta por su edad, pero plagada de éxitos, tiene una rela-

SALON
DE
L'AUTO
+ ACCESSOIRES

60^{ème}

8-18 MARS 1990
GENÈVE

CFF AVEC LE COMBI AU SALON

Palexpo

ción curiosa con el mundo de las cuatro ruedas. En efecto, uno de sus primeros profesores en la Escuela de Bellas Artes fue, ni más ni menos que, Francisco Podadera, el diseñador automovilístico más cotizado del momento, padre del revolucionario Ibiza Raider y del impresionante Pegaso Solo, un tractor-camión espectacular que ha conmocionado en todas sus

apariciones públicas, que ha arremolinado a miles de visitantes no sólo durante el pasado Salón de Barcelona, sino también durante la celebración de Tecnova, la muestra dedicada a las tecnologías de vanguardia.

La trayectoria profesional de este creativo, nacido el 22 de marzo de 1961, se inició en unos talleres artísticos de primera línea, en la firma ma-

drileña TAU Diseño, animada por verdaderos aficionados al motor, por los hermanos Gil-Cerracín, que han dado muestras de su cariño por las cuatro ruedas de mil maneras distintas, desde la creación de caricaturas de pilotos para las prestigiosas publicaciones italianas Auto-Sprint y Rombo, hasta la participación en pruebas deportivas tanto en el asiento derecho de coches de

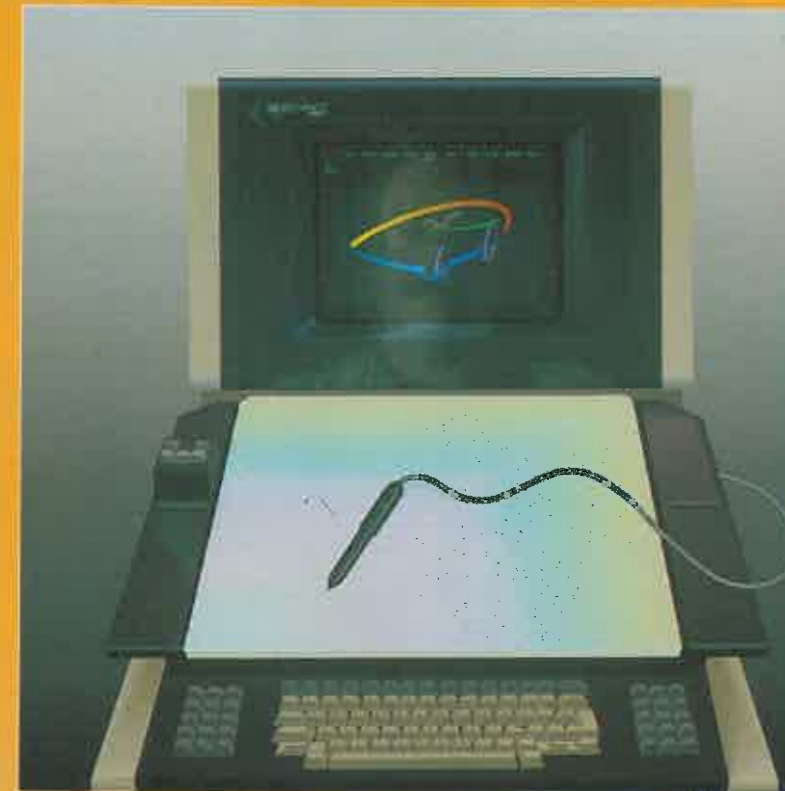
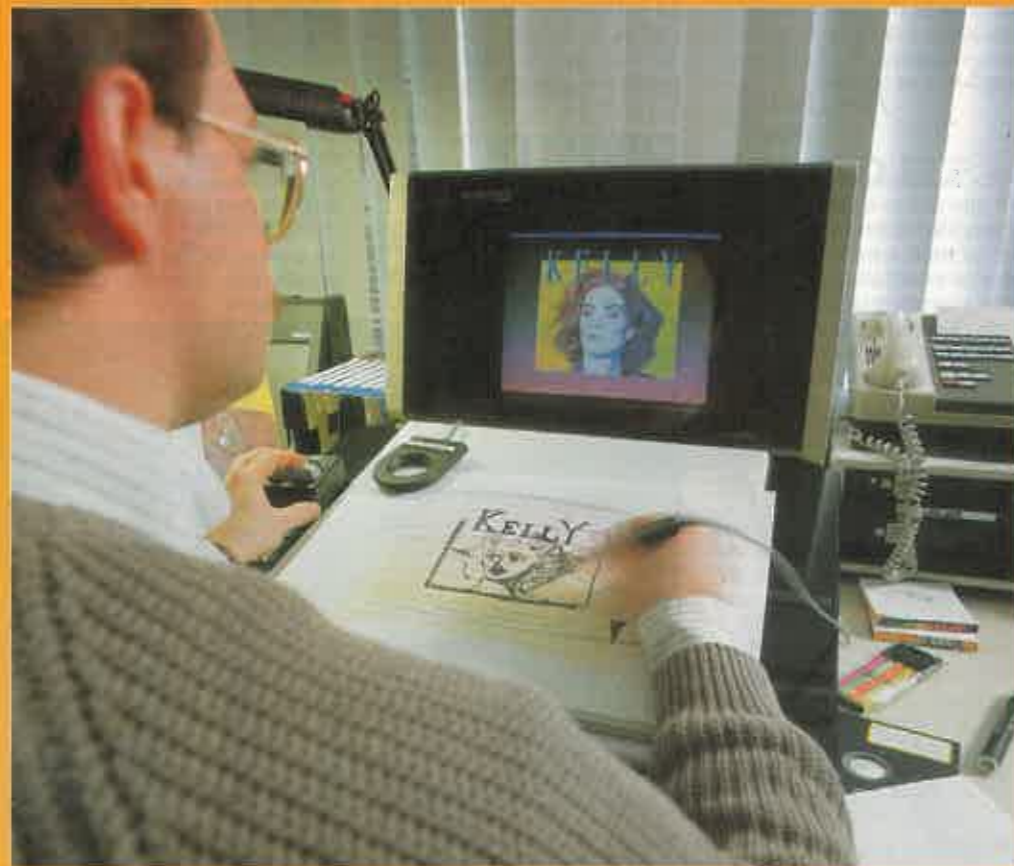
rallye tan espectaculares como el Lancia Stratos o como responsable del puesto de comisarios en el Jarama, del puesto «super 7», conocido por todos los aficionados.

Luis Sardá está, ahora mismo, en la cresta de la ola y sus trabajos son codiciados por la flor y nata de las empresas suizas. Ginebra, la ciudad que acogió a la familia hace dos años, cuando la es-

posa de nuestro creativo debió marchar a Suiza comisionada por la Organización Mundial de la Salud, ya se ha rendido ante su imaginación artística.

El éxito de Sardá es, según palabras de Podadera, «el éxito del diseño español, del diseño revelación de los 90». Así da gusto decir ¡Olé!

Angel Marco
Motor 16 / 57



El trabajo de Luis Sardá a los mandos del ordenador Genygraphics produce resultados sorprendentes. El creativo español sabe extraer todas las posibilidades de una máquina que vale más de 80 millones.

MOTOS

GAMA GILERA 90

IMPACTO SUBITO



Las tres nuevas versiones de trail se caracterizan por su ligereza y por su agresividad.



Las versiones de 125 de Gilera constituyen una de las ofertas más interesantes del sector.

La continua evolución del mundo de las dos ruedas obliga a los fabricantes a empeñarse en una auténtica lucha contra reloj por lanzar al mercado modelos cada vez más evolucionados en los que la mecánica y

la estética alcanzan grados superlativos. La cilindrada ya no es un obstáculo y lo que realmente cuenta para los fabricantes es que el nuevo modelo impacte a los usuarios.

Este objetivo lo ha conseguido plena-

mente Moto Vespa con los nuevos modelos que compondrán la gama Gilera en 1990.

Comenzando por la parte baja de la gama hay que destacar el nuevo Delta, un ciclomotor con aspecto de scooter

que es el resultado de largos estudios a nivel de diseño y funcionalidad. El Delta por su concepto va dirigido a un público muy amplio que busca un medio de transporte ante todo económico.

En la parte mecánica el Delta no in-

corpora innovaciones de ningún tipo ya que se ha recurrido al mismo propulsor monocilíndrico de dos tiempos con admisión por láminas y 3,2 caballos de potencia que utilizan los Vespino. Donde sí que abundan las innovaciones es en el

equipamiento de serie. En este apartado el Delta cumple al máximo ya que dispone de arranque eléctrico, encendido electrónico, cuenta kilómetros, taquímetros e intermitentes integrados en la carrocería. El sillín es abatible y dispone

de cerradura para proteger el depósito de gasolina, la batería y la caja de accesorios y herramientas.

El Delta se caracteriza por un funcionamiento suave y discreto, muy acorde con su filosofía vital como pudimos comprobar en la presentación llevada a cabo en tierras malagueñas.

Una de las grandes «vedettes» de la nueva gama Gilera es la SP 01, una auténtica «Race-Réplica» que curiosamente tiene un motor de 125 centímetros cúbicos y una potencia de 35 caballos a 10.600 revoluciones por minuto. El frontal de la nueva Gilera es todo un ejercicio estético con el faro diseñado de forma que apenas se note su presencia y con dos retrovisores de aspecto futurista. La SP 01 es de momento la motocicleta más potente de su cilindrada y su mecánica se complementa con elementos como el encendido electrónico por descarga del condensador (CDI), un eje de compensación antivibraciones accionado por engranajes. El bastidor denominado Twinbox ha sido realizado en acero y tiene estructura abierta de doble viga; la triangulación trasera es desmontable. Como corresponde a una máquina de estas características se han cuidado especialmente las suspensiones y los frenos. En el primero de los apartados la firma de Arcore ha recurrido a una horquilla telehidráulica de 35 milímetros en la parte delantera, mientras que atrás se ha montado el ya conocido sistema de progresividad variable «Power-Drive» con basculante oscilante y mono-amortiguador óleo-neumático.

En el capítulo de los frenos la SP 01 utiliza monodisco delantero de 300 milímetros con pinza y doble pistón y monodisco trasero de 220 milímetros con



El chasis de la SP 01 es del tipo Deltabox y su freno de 220 milímetros tiene tacto progresivo.



pinza flotante y doble pistón. Un sistema que responde con energía al mínimo toque. La SP 01 va a convivir en el mercado con la MXR a la que se ha cambiado la decoración; ahora es de color rojo y juntas formarán la base de la copa monomarca que Gilera va a iniciar la próxima temporada.

La gama que Gilera va a comercializar en 1990 se complementa con tres versiones de Trail. La RC 125 Top Rally, la XR2 y la RC 600.

La RC 125 se encamina hacia el Trail deportivo, muy próximo a la práctica del Enduro. Para ello los técnicos de Gilera la han equipado con un motor monocilíndrico de 31,5 caballos de potencia. Un propulsor que se caracteriza por una respuesta rabiosa. El cambio de seis velocidades es sumamente preciso aunque para sacar el máximo de prestaciones a la mecánica sea necesario hacer un uso constante del mismo.

MONTESA: SIGUE LA REVOLUCION



Se ha presentado el último producto de Montesa, la nueva Cota 310. Esta es una evolución del modelo anterior y si el color es radicalmente distinto, ahora es verde, esto no indica sólo una renovación estética sino que es el indicador de un cambio más profundo que afecta a la mecánica. Como puntos sobresalientes cabe destacar la nueva configuración del sistema de admisión y escape que tiene como consecuencia mejorar toda la curva de potencia del motor. Otra mejora muy importante afecta a la horquilla delantera que es una Mareocchi invertida. Otros cambios afectan a la parte trasera del chasis que ahora es de aluminio, al manillar, los mandos, los ejes de ruedas, etc. Este nuevo modelo tiene un precio de 539.980 pesetas en su versión matriculable, mientras que la de competición costará 454.720 pesetas.

Al mismo tiempo se presentaron los nuevos pilotos de la marca que defenderán sus colores en el Mundial. Se trata del galo Thierry Girard, el italiano Stefano Delio y los españoles Gabino Renales, Marc Colomer y Joan Cañellas.

Estéticamente la RC 125 es idéntica a su hermana mayor la RC 600 y como ella se caracteriza por la ligereza de todos sus componentes que fijan el peso en vacío en 119 kilogramos.

Con la XR2, Gilera pretende ofrecer al usuario una moto más civilizada, con un uso de trail más turístico. Mecánicamente emplea el motor de las MXR con 29 caballos de potencia, aunque se han variado las relaciones del cambio para conseguir una mejor adaptación a su nueva utilización. La XR2 utiliza la conocida válvula de escape de Gilera aunque en su versión mejorada, las «APTS-2». Una válvula que cuando entra en funcionamiento consigue que las prestaciones del motor sorprendan por su contundencia. El bastidor es de cuna desdoblada cerrada y ha sido realizado en tubo cuadrado de acero de alta resistencia. La triangulación trasera puede desmontarse.

La XR2 se deriva de la XR-1, aunque estéticamente las diferencias entre ambos modelos son importantes. La versión antigua utilizaba una frontal inspirado en las Suzuki Big, en las nuevas XR2 desaparece el famoso «pico de pato» y se vuelve al diseño tradicional de las

PRECIOS

Delta	164.900	ptas.
SP01	555.000	"
XR2 Marathon	489.000	"
RC Top Rally	518.000	"
RC 600	889.000	"

motos de Trail. En el dossier facilitado por Gilera se afirma que la XR2 puede alcanzar una velocidad máxima de 140 kilómetros a la hora.

La RC 600 pone en el mercado los conocimientos adquiridos por Gilera en los raids africanos. Se trata de una Trail de aspecto ligero, muy en la línea de la Honda Dominator, aunque la RC tenga una vocación más campera.

En el apartado mecánico la nueva RC emplea el conocido monocilíndrico de cuatro tiempos con distribución por doble árbol y cuatro válvulas que proporciona una potencia de 48 caballos. Las suspensiones de la RC han sido cuidadosamente estudiadas para conseguir el máximo resultado en una utilización mixta. Para ello se ha recurrido a una horquilla delantera telescópica de largo recorrido, 280 milímetros, y al sistema de progresividad variable «Power-Drive» con basculante oscilante y mono-amortiguador óleo-neumático con un recorrido de 260 milímetros detrás.

La gama de Gilera para el 90 se presenta como una de las más completas del mercado, ya que además de las novedades recientemente presentadas, se mantienen a la venta las ya conocidas 125 RRT Nebraska, Saturno 500 y la XRT 600, aunque esta última desaparecerá en el primer semestre de 1990.

Texto y fotos: Gonzalo Serrano.

La tira de comics



Este domingo, va a saber lo que es bueno, con Gente del fin de Semana de Diario 16.

El nuevo coleccionable «Gente de Comic», le va a divertir un horror.

Un coleccionable con todo lo que hay que saber sobre el arte del comic. Los géneros, los autores,

los personajes más conocidos. Y además, en cada número, una historieta completa.

Cada domingo tiene una cita.

Con «Gente de Comic», en Diario 16.

Diario 16
Cada día más cerca.

El Audi 90 Quattro acaba de dejar su huella triunfal en la serie americana IMSA: siete victorias absolutas durante toda la temporada de 1989, el segundo lugar en la clasificación general por marcas, con los dos pilotos estelares de la escudería, Stuck y Haywood, situados en la tercera y en la cuarta plazas del cuadro de honor de uno de los campeonatos más representativos del panorama estadounidense, descubren el potencial de una máquina que ha derribado buena parte de las teorías habituales en competición.

El último Audi presente en las pistas es un verdadero «pirra sangre», un diseño excepcional que ha entrado en la cuarta dimensión del éxito. El 90 Quattro IMSA nos muestra sus interioridades sin el menor rubor después de finalizar su campaña en USA.

Bajo la apariencia estética de un Audi 90 Quattro de calle, de un Audi personalizado con radiadores de gran tamaño, alerías abombadas al máximo y toda una colección de elementos aerodinámicos, se esconde un automóvil de competición refinado y elegante que solo conserva el techo metálico del modelo original; el resto de la carrocería es el resultado de combinar kevlar y fibra de carbono. Se

Con su técnica de vanguardia el 90 Quattro ha entrado en la cuarta dimensión del éxito.

consigue así un peso reducido a la mínima expresión, un peso de 1.206 kilos, excepcionalmente bajo para un vehículo que reúne soluciones como la tracción total o el motor sobrealimentado por turbo, capaces de añadir un lustre considerable al conjunto.

Esa «piel» blanca y liviana marcada con los tonos identificativos de Audi Sport, cobija una mecánica espectacular. El chasis, un prodigio de ligereza y rigidez, es el primer elemento llamativo de ese conjunto ganador. El ingeniero Dieter Basche, antiguo piloto de turismo y rey de los BMW en la década de los 70, puso a punto la columna vertebral del 90 Quattro IMSA GTO por medio de un ordenador equipado con los últimos programas de CAD/CAM y consiguió así un entramado de tubos metálicos con un peso mínimo sin sacrificar, en ningún instante, la resistencia a la torsión o a la flexión, sin disminuir la resistencia a los esfuerzos brutales y continuados que imponen los acelerones, los frenazos o los apoyos en curva, habituales en cualquier vehículo de pista.

El 90 Quattro hace gala de un reparto de pesos muy equilibrado, dato fundamental en los vehículos de competición animados por mecánicas de gran poten-



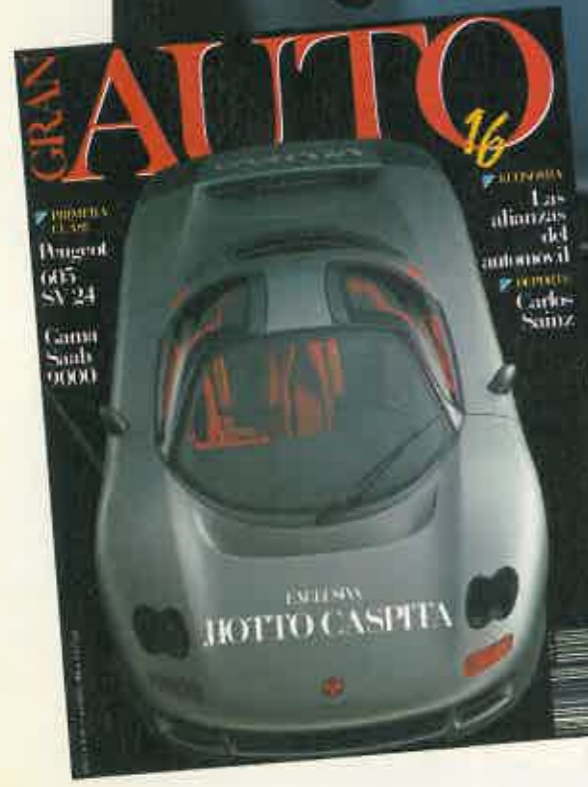
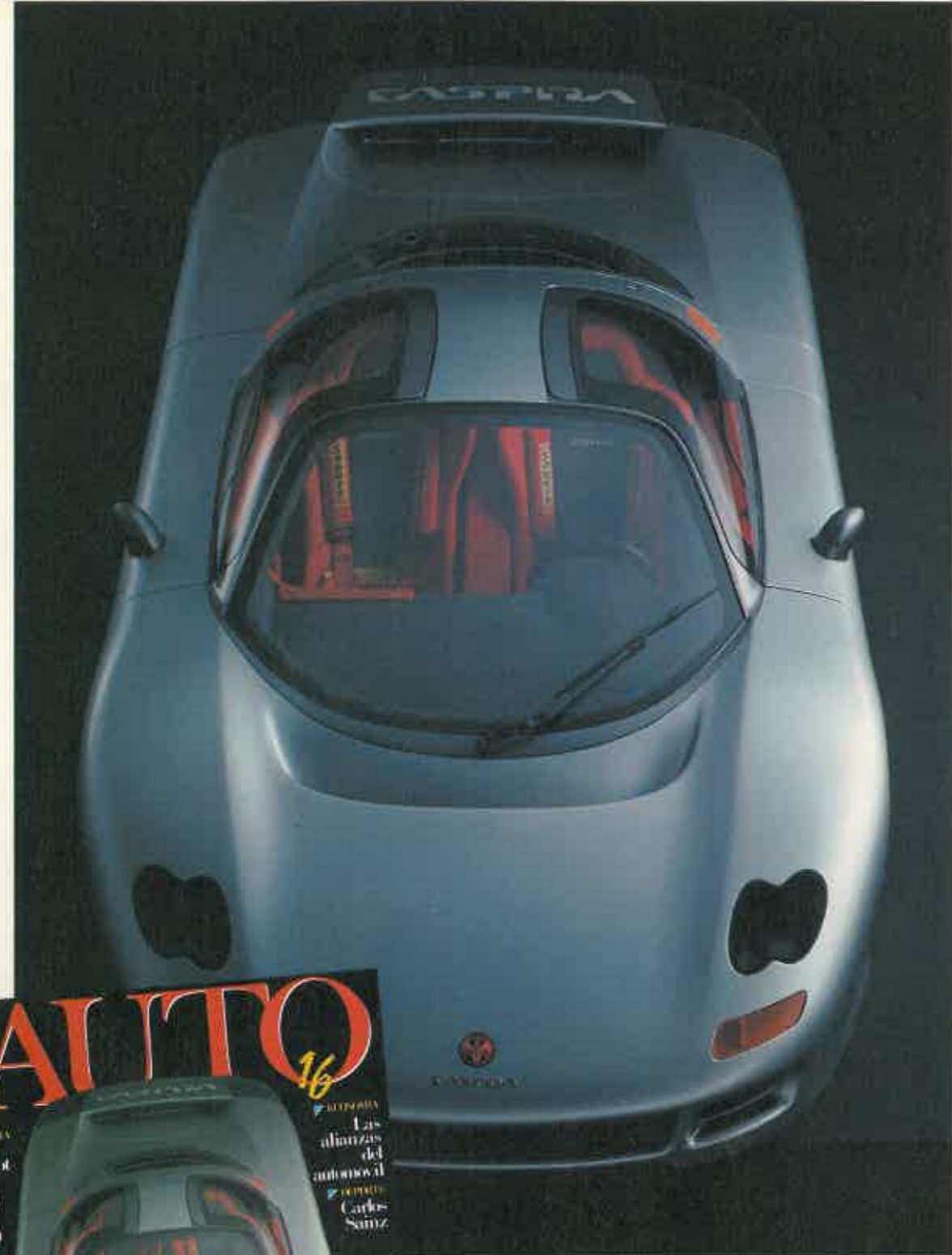
AUDI 90 QUATTRO IMSA GTO



La estructura tubular ahorra peso sin perder rigidez. El puesto de pilotaje es impresionante.



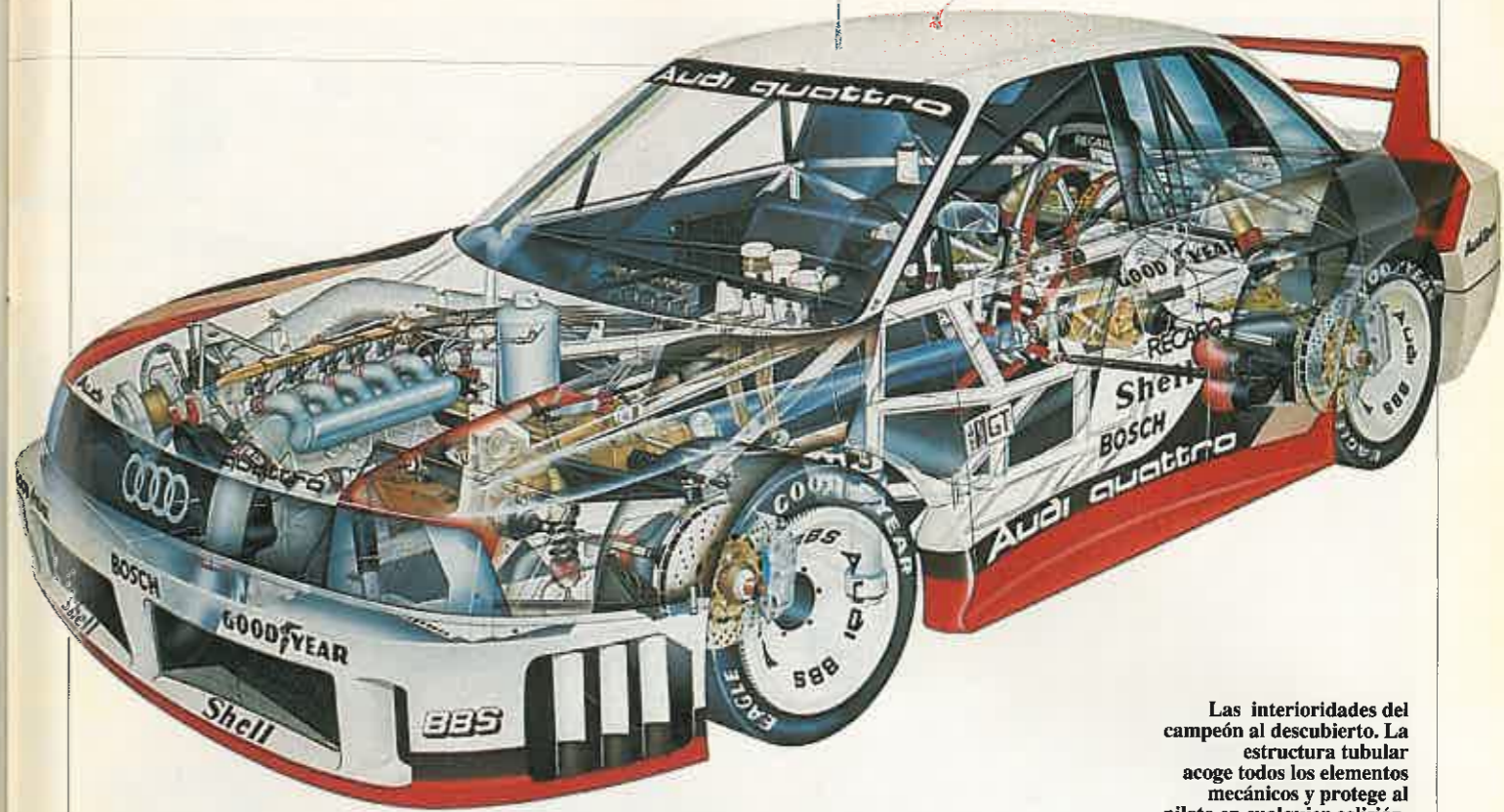
EN LA CUARTA DIMENSION



ALTOS VUELOS

Los altos vuelos del primer supercoche japonés, el JIOTTO CASPITA, la competencia del Ferrari F40 analizada en exclusiva por GRAN AUTO 16. Y además, dos pruebas de primera clase: el PEUGEOT 605 SV 24 y la GAMA SAAB 9000. Sienta con nosotros la nueva inyección de potencia del todo terreno MITSUBISHI MONTERO. Y el deporte: Carlos Sainz, un nombre de leyenda despierta a toda una afición. Sepa cómo se alían los fabricantes, un fenómeno cada día más común. Todo

YA ESTA A LA VENTA esto en el nuevo número de GRAN AUTO 16. La revista de coches con clase.



Las interioridades del campeón al descubierto. La estructura tubular acoge todos los elementos mecánicos y protege al piloto en cualquier colisión.



El motor, un cinco cilindros en línea va colgado por delante del eje anterior. Los técnicos de Audi han situado el depósito de gasolina por detrás del eje posterior para equilibrar los pesos. Los radiadores son enormes ya que es necesario evacuar gran cantidad de calor.

cia que deben enfrentarse a carreras de larga duración, carreras duras con las suspensiones, con los frenos y, sobre todo, con los neumáticos. El motor del Audi 90 va colgado por delante del eje anterior, con el turbocompresor dispuesto en el lado derecho; la zona izquierda va ocupada por radiadores de gran tamaño, los radiadores necesarios para disipar el calor generado por un cinco cilindros repleto de energía. El depósito de gasolina, un recipiente plástico con capacidad para 120 litros de gasolina preparado para resistir los impactos más

violentos, ocupa el vano trasero y los anclajes del cajón de aluminio que lo encierra están dispuestos por detrás del eje posterior. Este depósito va flanqueado por un tanque cilíndrico encargado de recoger el aceite del motor absorbido por el sistema de cárter seco. Suspensiones clásicas, con triángulos dobles en todas las ruedas apoyados por amortiguadores de gas, cuatro discos autoventilados tan grandes como los utilizados por los Sport-Prototipos y unas ruedas impresionantes ponen las riendas a un motor de gran fiereza.

El Audi 90 Quattro recurre a un cinco cilindros en línea de casi 2,2 litros de cubicaje, un motor con culata de cuatro válvulas por cilindro sobrealimentado por un turbo KKK, que ha dado 720 caballos de potencia en su versión más evolucionada, una versión idéntica a la utilizada por el Audi Sport Quattro S1 de Walter Rohrl en la carrera en cuesta de Pikes Peak, cuando consiguió un tiempo de excepción que aún no se ha rebajado. La caja de cambios, de seis velocidades, remata un conjunto ganador. **Angel Marco**

PARIS - DAKAR

OFENSIVA ESPAÑOLA

La primera etapa africana, fijada entre las ciudades de Trípoli y Ghadamés, trajo consigo una victoria inicial de Vatanen que se mantendría durante el primer tercio del rallye. Salvador Serviá, Miguel Prieto, Carlos Mas y Jordi Arcarons están dando a la carrera un claro sabor español.



Vatanen y Berglund quieren despedirse a lo grande del equipo Peugeot de rallies africanos.

EN su última aparición en el París-Dakar bajo los auspicios del equipo de Jean Todt, Vatanen querrá seguramente terminar la relación de la mejor manera posible, sin que alguna extraña circunstancia como aquel misterioso robo de su coche o el cara y cruz del año pasado se interpongan en el camino.

Etapa sin mayores dificultades que

enlazar las dos ciudades libias (por cierto, el paso por tierras de Gadhafi no se confirmó hasta la madrugada del mismo día de salida en París), sirvió a Miguel Prieto para colocarse en una quinta posición, buena para acechar lo que pasaría delante al llegar al increíble y desconocido desierto de la etapa siguiente.

Juan Porcar y Salvador Serviá no podrían hacer lo mismo al romper el pri-

mero sus amortiguadores traseros y pinchar ambos dos veces, quedándose además Serviá sin ruedas de repuesto y con su asistencia muy retrasada. La pedregosa especial entre Azzintan y Darj no era tan inofensiva como parecía. Para Tambay, por ejemplo, fué fatídica pues rompía el carter de su Lada sin posibilidad de reparación, con él y Laffitte eran ya dos los ex-pilotos de Fórmula 1 que

se veían apartados de la carrera nada más empezar.

En motos, el resultado fue de lo más satisfactorio pues Arcarons se hacía con la victoria en la etapa, seguido por su jefe de filas en Cagiva, Orioli. Carlos Mas conseguía su sempiterno sexto puesto, desde donde parece siempre esperar cómodamente la hora del ataque.

Tras el precalentamiento del día an-

No ha habido suerte para dos de los pilotos franceses más carismáticos.

Mientras Hubert Auriol se hundía en la clasificación con su buggi, para Patrick Tambay la carrera se terminaba en la primera etapa.

Una grave avería en su motor rompía el carter sin posibilidad de reparación entre las ciudades de Trípoli y Gadhames. Los nuevos Lada Samara de Poch perdían así una importante baza nada más empezar el camino hacia Dakar.



terior, el penúltimo día del año reservaba a los participantes una larguísima especial de 609 kilómetros dentro de la etapa Ghadames y Ghat, todavía dentro del siempre inquietante desierto libio.

Tanto los que consiguieron pasar como los que no, se acordarán de esos sesenta desesperantes kilómetros de inmensas dunas que se franquearon a duras penas con la constante amenaza de quedar atrapados en cualquier momento. Vatanen no solo volvía a vencer en tan difícil terreno, sino que se cubría las espaldas con el resto de su equipo, Waldegaard y Wambergue, poniendo arena por medio respecto a sus rivales más inme-



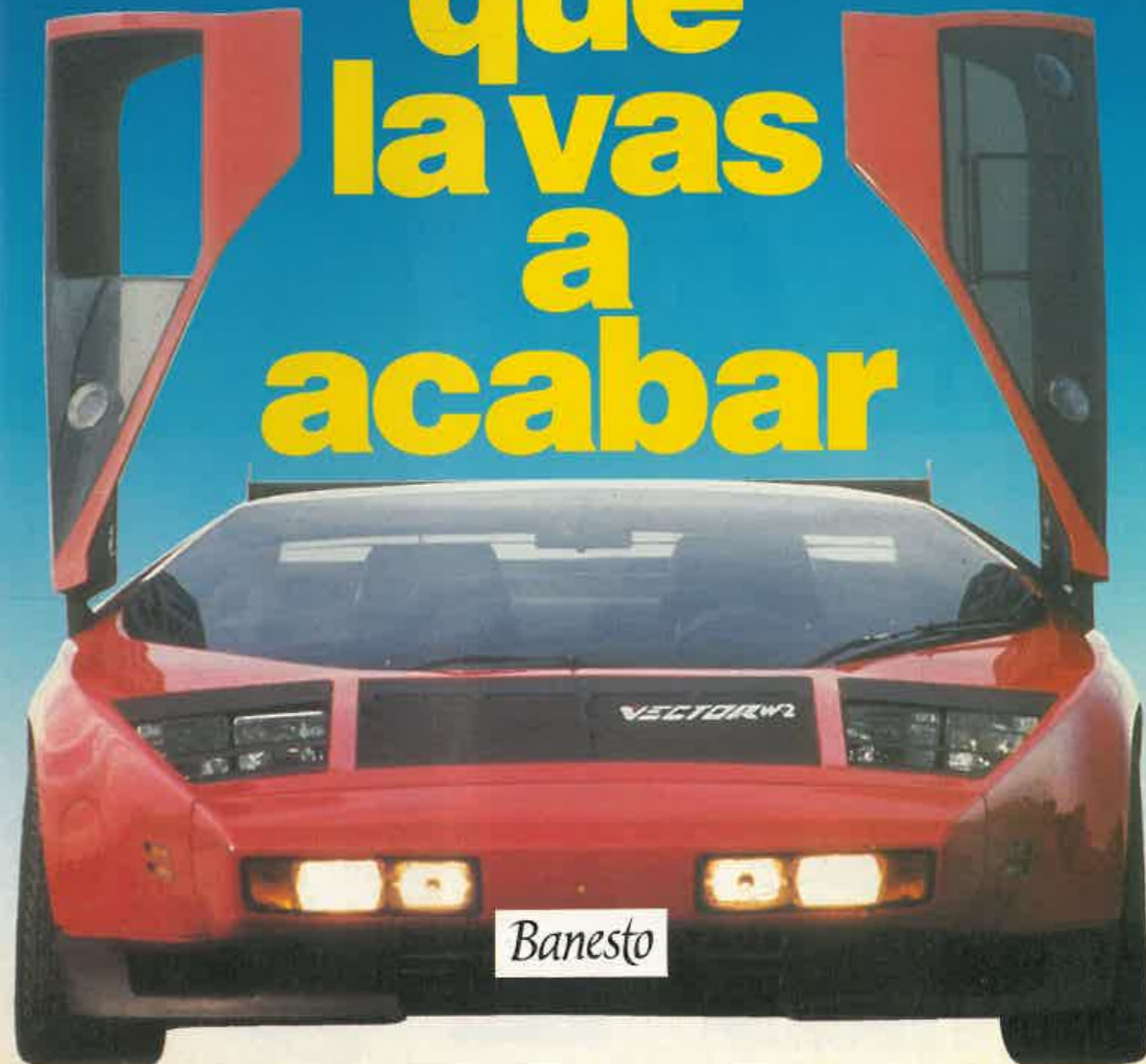
Eddi Orioli partió como líder en su Cagiva y ahora se ha visto engullido por las Yamaha.

diatos en la clasificación.

Si el día anterior había sido un sorprendente Mitsubishi pilotado por Fontenay quien inquietara al león amarillo, esta vez era nada menos que Salvador Serviá quien talonaba los pasos de los Peugeot. Le siguió en la meta Miguel Prieto que, a pesar de tomar todas las precauciones en las dunas, llegó con la delantera del Nissan dañada por un violento encontronazo contra la arena. Quizás haya sido un primer aviso español para Vatanen, al que dos pinchazos consecutivos obligaron a completar los últimos kilómetros "a saco" para conservar su preciosa ventaja.

Motor 16

**Esta
colección
sí
que
la vas
a
acabar**





En los participantes de dos ruedas se encuentra de todo, desde sofisticados privados hasta potentes equipos oficiales pasando por aventureros como Bofarull al que le adjudicaron el número 1 y abandonó en la tercera etapa.



Las Cagiva repetían el doblete del día anterior pero Arcarons, en esta ocasión segundo, cometía un fallo de principiante al perder su carnet de ruta durante el repostaje y era penalizado con quince minutos en la general. Las Yamaha de Neveu y Peterhansel se hacían con el segundo y tercer puesto, escalando Mas una plaza en la general. Para Neveu, una victoria con su nueva marca significaría seis victorias de doce París-Dakar (ha participado en todos), lo que le consagrara de forma especial en la historia de la carrera y del motociclismo.

Durante el día 31 el ritmo contrastó radicalmente con el día anterior llevando

a la carrera hasta la ciudad de Sabha. Profundos desfiladeros y rápidos "oueds" (lechos secos de ríos ocasionales) supusieron casi un respiro después de las fatigas anteriores. Todas las "uves" de Peugeot (Vatanen, Wambergue y Waldegaard) coparon las tres primeras plazas. Muchas horas de experiencia e innumerables triunfos en el Mundial de Rallyes acompañan a este equipo exiliado por unos años al desierto, y eso se nota.

Por detrás, otra vez se alternaba el acoso, siendo esta vez a cargo de los Mitsubishi de Lartigue, Shinozuka y Fontenay. Salvador Serviá aguantaba el

ritmo de cabeza y se colocaba en la cuarta plaza de la general seguido de Prieto. Mas atrás las cosas también evolucionaban, Juan Porcar y Hansi Babler ya habían remontado suficientes posiciones como para colocarse en los lugares 36 y 37. El hecho de que el primero venciera en la prólogo de París y el segundo perdiera allí mismo una hora atascado en el barro, puede dar una idea de como el desierto hace y deshace a su antojo. Cuando todavía quedaban más de siete mil kilómetros de carrera, eran ya un centenar largo de coches los que habían quedado por el duro camino.

En Sabha, la ofensiva desatada el día

MONSTRUOS DEL ASFALTO

MOTOR 16 pone en tus manos la colección de coches más alucinante que jamás hayas soñado.

Gira la llave de contacto, acelera y llega el primero a tu kiosco.

LOS 216 COCHES

MAS POTENTES, MAS VELOCES,

MAS EXTRAÑOS

PREMIO
Sorteo de un Vespiño

Sorteo de un Vespiño ALX entre los que completen esta supercolección.

Motor 16
MONSTRUOS DEL ASFALTO
*Las más potentes
Las más rápidas
Las más raras*

PROXIMAMENTE EN TU KIOSCO



La vuelta de los camiones ha aportado su indiscutible espectacularidad. El comienzo de Arcarons no pudo ser mejor. Salvador Serviá, Jaime Puig y el Range Rover de Camel han sido hasta ahora los españoles más eficaces.



anterior por las Yamaha dió sus frutos. La marca del diapason copó las cinco primeras plazas por delante de la Cagiva del lider Orioli. Picco se resarcía de ver el polvo de sus rivales y se hacía con la etapa, seguido de Piccard, Peterhansel, Neuveu y Carlos Mas. Fernando Gil y Xavi Riba completaban la actuación Camper en los puestos 12 y 17 respectivamente.

En pleno centro de Libia, en compañía del coronel Gadhafi, los participantes celebraron como pudieron el año nuevo (ni que decir tiene que sin burbujeantes copas). Allí y en esas fechas, los curtidos aventureros son capaces de conmoverse a la vista de una lata de fábada o una tableta de turrón. Al día siguiente, la brújula y el rutómetro dirán lo que hay que hacer.

Juan Luis Soto

CLASIFICACION GENERAL COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 4h.08.31. 2º Valdegaard-Fenouil (Peugeot 405) a 43.18. 3º Wambergue-Da Silva (Peugeot 205) a 52.38. 4º Serviá-Puig (Range) a 1h.30.58. 5º Prieto-Juncosa (Nissan) a 1h.45.53. 36º Porcar-Touriñan (Nissan) a 4h.09.42. 37º Babler-Ortiz (Nissan) 4h.09.57.

MOTOS

1º Orioli (Cagiva) y Neuveu (Yamaha) 12h.57.33. 3º Peterhansel (Yamaha) a 2.42. 4º Picco (Yamaha) a 7.34. 5º Piccard (Yamaha) a 9.50. 6º Mas (Yamaha) a 10.05. 9º Arcarons (Cagiva) a 53.55. 12º Gil (Yamaha) a 1h.52.09.

CLASIFICACIONES PROLOGO MARSELLA COCHES

1º Lartigue-Maingret (Mitsubishi) y Wambergue-Da Silva (Peugeot 205) 4'23". 3º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) a 1". 4º Waldegaard-Fenouil (Peugeot 405) a 2". 5º Serviá-Puig (Range) a 4". 8º Capdevila-Rodriguez (Range Rover), Zaniroli-Couillet (Mitsubishi) y Prieto-Juncosa (Nissan) a 13".

MOTOS

1º Charbonnel (Jean Stalaven) 4'18". 2º Lalay (Suzuki) a 1". 3º Medardo (Gilera) a 5". 6º Arcarons (Cagiva) a 16".

TRIPOLI-GHADAMES COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 1h.16.37. 2º Fontenay-Musmarra (Mitsubishi) a 5.06. 3º Waldegaard-Fenouil (Peugeot 405) a 5.46. 4º Ickx-Tarin (Lada) a 7.29. 5º Prieto-Juncosa (Nissan) a 10.16. 27º Porcar-Touriñan (Nissan) a 1h.16.17.

MOTOS

1º Arcarons (Cagiva) 2h.28.01. 2º Orioli (Cagiva) a 1.59. 3º Neuveu (Yamaha) a 3.42. 6º Mas (Yamaha) a 6.44. 13º Gil (Yamaha) a 16.34. 49º Riba (Yamaha) a 1h.07.00.

GHADAMES-GHAT COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 1h.14.49. 2º Waldegaard-Fenouil (Peugeot 405) a 23.40. 3º Wambergue-Da Silva (Peugeot 205) a 28.59. 4º Serviá-Puig (Range) a 51.08. 5º Prieto-Juncosa (Nissan) a 57.16.

MOTOS

1º Orioli (Cagiva) 9h.16.23. 2º Neuveu (Yamaha) a 2.29. 3º Peterhansel (Yamaha) a 01.43. 5º Mas (Yamaha) a 11.48.

GHAT-SABHA COCHES

1º Vatanen-Berglund (Peugeot 405) 1h.37.05. 2º Wambergue-Da Silva (Peugeot 205) a 12.14. 3º Waldegaard-Fenouil (Peugeot 405) a 13.52. 4º Lartigue-Maingret (Mitsubishi) a 14.16. 5º Shinozuka-Magne (Mitsubishi) a 17.30. 7º Serviá-Puig (Range) a 22.38. 11º Prieto-Juncosa (Nissan) a 38.21. 19º Babler-Ortiz (Nissan) a 49.28. 20º Porcar-Touriñan (Nissan) a 49.35.

MOTOS

1º Picco (Yamaha) 3h.50.29. 2º Piccard (Yamaha) a 12. 3º Peterhansel (Yamaha) a 2.04. 4º Neuveu (Yamaha) a 2.42. 5º Mas (Yamaha) a 3.28.



MOTOCICLISMO

« CHAMPI » CON JJ COBAS

El campeón del Mundo de Motociclismo de 80 centímetros cúbicos, Manuel «Champi» Herreros, en una rueda de prensa celebrada en Valencia declaró que la temporada 90 del Mundial de la especialidad en la categoría de 125 centímetros cúbicos la va a realizar con una JJ Cobas. Después de pensárselo con mucha calma, y llegar incluso a probar en Italia una Garelli, se decidió finalmente por la moto española, que según él es la más competitiva de la categoría. Otra cosa que influyó en su decisión fue la calidad humana de la gente que trabaja en JJ Cobas y el cariño con el que le recibieron. Para ello, «Champi» ha adquirido dos motocicletas y tiene que montar su propio equipo, y durante la temporada recibirá ayuda técnica de la marca de motos. Para llevar a cabo su proyecto, el último campeón del Mundo de 80 tiene ya prácticamente cubierto el presupuesto, siendo sus principales patrocinadores CEPSA y ADA.

Boxes

MARTINI Y LANCIA seguirán unidos en 1990, año en que se cumple el décimo aniversario de colaboración entre ambas marcas, colaboración que comenzó en 1980 en el mítico «Giro de Italia». Su objetivo para la próxima temporada es conseguir el quinto Campeonato del Mundo, título que obtuvo en el 83, 87, 88 y 89.



TAC

ACTIVIDAD SIN DESCANSO

La escuela de conducción que dirige Juan Arnella, en sus instalaciones permanentes en el circuito de Calafat, está teniendo un notable éxito. Recientemente y por iniciativa de la Federación Cantabra de Automovilismo, se llevó a cabo un curso en el que participaron destacados pilo-

EL SALON DE COMPETICION DE PARIS tendrá lugar del 26 de enero al 4 de febrero en el Parque de Exposiciones de París Le-Bourget.

EL RALLYE CATALUNA COSTA BRAVA, patrocinado por Martini, tendrá 3 etapas, con cinco secciones, con un total de 1.140 kilómetros de los que 461 serán cronometrados. La salida de la primera etapa será el jueves 15 de febrero en Lloret de Mar, finalizando el sábado 17 en esa misma localidad. La novedad más importante es el tramo «Vallclara-Bancells», con 22 kilómetros de tierra absolutamente nuevos. Está confirmada la presencia de Yves Loubet, mientras que otros como Carlos Sainz, Dario Cerrato y Robert Droogmans han anunciado su deseo de participar.

MERCEDES RUEDA aún no tiene decididos sus planes para el 90 aunque ha establecido contacto con algunas marcas como BMW o Toyota pero sin concretar nada. Renault por su parte podría ofrecerle un R-5 GT Turbo de Gr. A.

AIRIKKALA gracias a su victoria en el RAC de Inglaterra se ha asegurado su permanencia en el Mundial de Rallyes. La próxima temporada participará en el 1.000 Lagos, San Remo y RAC y su vehículo será uno de los nuevos Ford Sierra Cosworth 4x4.



tos cantabros, que tuvieron la oportunidad de conocer más a fondo las técnicas de derrape y control con el fin de poseer una mayor seguridad en sus participaciones en competición. Este curso estuvo totalmente subvencionado por la Federación Cantabra, incluso los desplazamientos.

Por otro lado, en TAC siguen trabajando a fondo para llevar a cabo los cursos de Conducción-Moto. Ya han impartido un primer cursillo a modo de rodaje, tanto para monitores como para poder verificar la perfecta coordina-

ción de horarios y ejercicios. Pero los de «verdad» comenzarán el próximo mes de febrero. Para mayor información pueden llamar al teléfono (93) 256 83 27.



NIKON PARTICIPA EN EL 12º RALLYE PARIS-DAKAR

Una vez más nos complacemos en informarles que el equipo NIKON-MITSUBISHI participa de nuevo en el Rallye Paris-Dakar. Desde 1984, fecha de su primera participación, Nikon, de la mano de reconocidos profesionales, ha conseguido brillantes resultados, como por ejemplo en la edición de 1985, donde los coches patrocinados por Nikon coparon los dos primeros puestos en la

clasificación general. Nikon se siente orgullosa de participar en eventos como el Rallye Paris-Dakar, donde se ponen a prueba los límites de la asociación entre el ser humano, la tecnología y el profesionalismo.





BALLESTA



J. M. CASADO

Carta a los Reyes Magos



J. M. CASADO

A veces uno sueña que todo es de color de rosa y que los problemas y las barreras se derrumban ante el sentido común. El susto que nos llevamos al despertar es tremendo y basta sintonizar la radio para darnos cuenta de que seguimos viviendo en un mundo de locos donde todavía viven dictadores fascistas y asesinos a sueldo.

No se alarmen, no nos vamos a poner trascendentales. Preferimos recordar sólo lo bueno, lo positivo, lo esperanzador. Y es por ello que despedimos la década de los ochenta con una imagen grabada en nuestra mente, **la caída del muro de Berlín**. Si hace sólo tres meses nos llegan a prometer que tenía que caer sin una gota de sangre y sin un sólo tiro, hubiésemos tildado de loco a nuestro interlocutor.

La caída del muro ha venido a demostrar que no hay nada imposible. Con esta filosofía, nos van a permitir que mandemos cuatro mensajes a los Reyes Magos y vamos a ver si doce meses después, hemos tenido fortuna y algunos de estos ruegos que hoy parecen imposibles, se cumplen.

Pedimos a los Reyes Magos que **en 1990** el Ministerio de Obras Públicas termine de una vez con la **puesta al día de nuestra anticuada red viaria**.

Pedimos también al Gobierno, que estudie una posible subvención al carnet de conducir de aquellos jóvenes que demuestren que en sus **dos primeros años de automovilistas** no han tenido **ningún accidente**.

También pedimos, aunque nos tememos que no nos van a hacer ni caso, que se **rebaje el IVA en la compra de coches nuevos** lo que dinamizaría de forma notable el mercado.

Más que pedir a los Reyes Magos, exigimos a nuestras autoridades que aporten **soluciones al tráfico** en las dos grandes ciudades del país, Madrid y Barcelona, antes de que un día los automovilistas dejen sus vehículos abandonados en plena calle en señal de protesta.

Por pedir no nos vamos a quedar. Ahora que se recauda más de lo previsto por los impuestos, no estaría de más que se **quitaran impuestos indirectos a la gasolina** y bajara de precio.

Por último, queremos apelar a la sensibilidad de nuestros lectores, para que se conviertan por un día en Reyes Magos y se convengan de que **somos los automovilistas los que más podemos hacer para que baje el número de accidentes**.

Ojalá los Reyes Magos nos escuchen y la década de los noventa se estrene con buenas noticias para el mundo del automóvil.



El aroma que tonifica tu piel

LA NUEVA EAU DE TOILETTE. EAU TONIC.



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

BASIC HOMME DE VICHY
TRANSFORMA EL ASEO DIARIO EN EL CUIDADO DE TU PIEL



1990

FIESTA

Coche del Año en España

Fiesta

ha sido elegido el Mejor Coche del Año en España. El título más codiciado en el mundo del motor. Y un galardón concedido por quienes más entienden de coches. Es decir, los periodistas de los medios de comunicación más prestigiosos.

Hay razones para ello.

Por su diseño innovador, por su mecánica infalible y por disponer de la más avanzada tecnología. De hecho, es el único en su clase con ALB, antibloqueo de frenos Ford.

Por supuesto, que esta distinción nos enorgullece. Pero, aún más, la confianza de todos aquellos que han hecho del Nuevo Fiesta, el Coche de su vida.



PRUEBA LANCIA

SEMANAL Motor 16 GRUPO

6 de enero de 1990 • Núm. 324 • 275 ptas.

DEDRA EL PRIMERO DEL 90

NOVEDADES SALON DE DETROIT



DEPORTE PARIS-DAKAR



FOTOS EXCLUSIVAS DEL FUTURO VW JETTA

