

PEGASO Z-102



EL MAS VELOZ



Motor 16

GRUPO

3 de febrero de 1990

Núm. 328 • 300 ptas.

DELTA INTEGRALE FRENTE A GOLF RALLYE

PURO NERVIO

COMPARATIVA



NOVEDADES



ALFA 75 TROFEO • NISSAN BLUEBIRD '90 • EL SIDE DEL FUTURO

20 años
RALLYE MONTECARLO



SAINZ HUELE A CAMPEON

AUTOPISTAS CON DINERO EXTRANJERO

LAS CHAPUZAS DEL PARQUE MOVIL



8 413042 641506

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



RECAMBIOS ORIGINALES.



8 AL VOLANTE
Volvo 460

10 LO ULTIMO
Nuevo Nissan Bluebird

12 ECONOMIA
Dinero para autopistas

14 ACTUALIDAD
Irregularidades en el Parque Móvil

16 ABOGADO NUESTRO
Polución: sensatez y eficacia

30 FRENTE A FRENTE
Golf GTI 16V y Delta Integrale 16V

40 A FONDO
Alfa 75 Trofeo



44 LOS HOMBRES
Cesare Romiti

50 FUERA DE SERIE
Pegaso Z-102 STC

54 OCIO
Salón de la Caravana

68 MOTOS
Side FJ-1.200

74 DEPORTE
Rallye de Montecarlo

FORMULA MOTOR 16

El año 1990 empieza a afianzarse informativamente, empieza a dar noticias de relieve en el mundo del motor. Ese segundo puesto de Carlos Sainz en Montecarlo nos ha sabido a triunfo a todos los que hemos seguido de cerca esta edición del rallye más antiguo de cuantos componen el calendario internacional. Y si a Carlos Sainz le dieron alas todos los aficionados españoles presentes en los Alpes marítimos, éstos se vieron suficientemente gratificados por la actuación del piloto de Toyota, que mantuvo un duelo de los que hacen época con su rival y amigo Didier Auriol. Carlos Sainz salvó el espectáculo en Montecarlo. Gracias a él, la prueba monegasca fue emocionante de principio a fin. Corrió como el campeón que es, luchando por un campeonato más, el de mayor prestigio, con unas posibilidades que pocos hubieran imaginado hace unos meses. Que lo consiga o no, dependerá de muchos factores. Pero hay una cosa segura: sólo los campeones son capaces de hacer un rallye como el suyo y de devolver el interés a una especialidad que estaba pidiendo a gritos competencia para los Lancia.



En otros aspectos, la actualidad no es menos vibrante. Mientras el mercado europeo vuelve a batir su récord de ventas, se anuncia la llegada de un 30 por ciento más de coches japoneses a España en este año 1990.

En Motor 16 igualmente hay novedades. El incremento de los costos nos ha obligado a subir el precio. Pero también hemos variado el diseño de la Revista para hacerlo más agradable y útil. Queremos facilitar la lectura y hacer hincapié en los aspectos más relevantes. Es una nueva fórmula más ligera, que al mismo tiempo permite un tratamiento más profundo de los temas, primando la información al lector.

Coincide este cambio con la publicación de los últimos datos del Estudio General de Medios, organismo que mide la audiencia de las distintas revistas españolas. Motor 16 es la número uno entre las publicaciones del automóvil, con 544.000 lectores semanales, por delante de Autopista (488.000) y Automóvil (351.000). Es precisamente ese compromiso semanal el que nos lleva a mejoras como la relativa al diseño o a la introducción de la autoedición en vez de la fotocomposición de los textos. Estamos trabajando para que el Motor 16 de los años 90 sea la mejor revista en su género.

Alberto Mallo

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), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simóneta Garrá, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio), Giancarlo Farini (Turín), Hans Jürgen Thierher (Alemania). **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Diseño:** Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de dirección:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suñeres. **Subdirectora de Publicidad:** Elvira Aricha. **Publicidad Madrid:** María Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Nogueira. **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. Pso. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel: (93) 418.47.79. **Delegado Zona Andalucía:** Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel: (954) 43.22.11. **Sección Comprar y Vender:** María Jesús Sánchez (Madrid), Lotes Peyra (Barcelona). **Director Administrativo Financiero en funciones:** José Manuel Oter. **Gerente en Cataluña:** Carmen Domenech.

Director Comercial: Julio José Benito.

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

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



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 340 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux; Uruguay, 2.500 pesos.

EN VOZ BAJA



• Nada menos que 12 peticiones para el Jaguar XJ 220 se han recibido en el importador español. Un coche del que sólo se fabricarán 200 unidades. En Gran Bretaña también se están aceptando peticiones, con una fianza de 50.000 libras. El precio final, que no se ha fijado definitivamente, será superior a las 250.000 libras (45 millones de pesetas). Entre los peticionarios figuran Elton John y Mick Jagger.

• Se trabaja ya en un Renault, más pequeño que el futuro R-5 (3,5 metros

de largo), que lógicamente sustituirá al actual R-4, pero con un carácter más urbano. Con dos plazas traseras poco menos que simbólicas, el futuro minicoche de la marca francesa también se fabricará en España.

• En Gran Bretaña se ha detectado un problema en el sistema antibloqueo (antiskid) de los Fiat Uno Turbo. Los coches se han llamado a revisión y el problema se ha solucionado por el momento. En España algunas unidades también han sido llamadas a revisión en previsión de problemas del mismo tipo.

INDUSTRIA

MAZDA Y FORD EN LA REA.

La decisión ya ha sido tomada: la empresa japonesa Mazda y la norteamericana Ford han firmado un acuerdo de «joint venture» para la fabricación de 120.000 unidades de un nuevo modelo de automóvil en Alemania Federal a partir de 1992. Mazda va a aportar unos 17.600 millones de pesetas para este proyecto, que se plasmará en la construcción de una factoría en el Estado de Saarland. Con esta noticia se despeja la incógnita que planeaba sobre la posibilidad de traer ese nuevo coche a la planta que Ford posee en Almusafes.

DELTA DESIGN

PORSCHE EN AMERICA

La estrategia de Porsche en el mercado americano, el más importante para la casa alemana especializada en deportivos de prestaciones espectaculares, acaba de dar un giro radical con la formación de una empresa conjunta, Delta Design+Engineering. La nueva empresa, formada con el cincuenta por ciento de Porsche AG y el cincuenta por ciento de Delta Design, se encargará de abrir camino en el campo de la tecnología más vanguardista. Delta Design ha trabajado hasta ahora en la fabricación de herramientas y en piezas de plástico. Debe anunciarse, al mismo tiempo, la llegada de Arno Bohn, 42 años, al cargo de presidente del consejo de administración de Porsche; Bohn tomará posesión de su cargo el 9 de marzo próximo tras la jubilación de Heinz Bramitzki, 61 años, que se despedirá con un discurso muy positivo, alentado por los buenos resultados de la marca en el periodo 88-89. Porsche ha vuelto a los valores positivos después de una época oscura.



FRANCIA 90

EL 205 SE ADUEÑA DEL MERCADO

Las previsiones francesas para su mercado nacional son muy optimistas de cara a 1990; estas previsiones hablan de un total de 2.313.000 unidades vendidas con dos líderes destacados: el Peugeot 205, que debería alcanzar la cota de las 233.000 unidades, y el Renault 5, que se conformará con una cifra algo inferior, con 170.000 unidades al entrar en juego el proyecto X.57, su hermano mayor. El futuro R-5, de dimensiones algo más importantes y con un nombre desprovisto de siglas o números, ocupará un escalón superior sin abandonar por ello la categoría de utilitario.

BENTLEY NEPAL

LUJO DEL 92

La imagen de lujo excepcional, de confort fuera de la norma, acuñada por los productos Rolls-Royce-Bentley contará con un refuerzo de gala a partir del 92, contará con el refuerzo del Bentley Nepal, un coche de rasgos muy similares a los mostrados por el prototipo de la fotografía. El futuro coupé de Bentley utilizará el chasis y la suspensión deportiva de los Mulsanne Turbo R, frenos de alta competición, caja automática de cuatro relaciones y un motor soberbio, un ocho cilindros en V de 6,7 litros de cubaje coronado por culatas de cuatro válvulas por cilindro, culatas puestas a punto por los especialistas de Cosworth. El futuro Nepal tendrá el tono deportivo de aquellos Bentley de los años veinte, coches capaces de imponerse en las 24 horas de Le Mans. Una velocidad punta próxima a los 250 kilómetros por hora y una aceleración brutal que permitirá pasar de cero a cien en menos de seis segundos, serán algunos datos clave para evidenciar la fiereza de los cuatrocientos caballos mecánicos encerrados bajo el capó delantero de esta máquina.



VERDE Y ROJO



• Virgilio Hernández Rivadulla ha sido elegido Presidente de la Asociación de Periodistas del Motor Virgilio, maestro de periodistas, tiene ante sí una apasionante tarea: crear una asociación representativa

• La concesionaria de la autopista Madrid-Adanero mantuvo a los usuarios retenidos durante más de dos horas sin explicar las causas. Hasta ahora nada extraño. Lo que clama al cielo es que los automovilistas retenidos tuvieron que pagar el peaje como si se hubiera prestado el servicio con normalidad. A lo mejor, lo que ocurre es que los ciudadanos no saben protestar a quien corresponde y en el momento oportuno

• Cuando quiere, el MOPU es eficaz. Ejemplo: la rapidez con que se han iniciado las obras y se trabaja en la solución alternativa al acceso a Madrid desde la N-VI. Que cunda el ejemplo entre los encargados de todas las obras

• Antonio Fraguas, «Forges» para sus múltiples seguidores, entre los que nos encontramos, ha publicado un chiste que no acabamos de entender, menospreciando a los jóvenes que sueñan con la posesión de un Ferrari. Sin caer en el snobismo de pensar que un automóvil es una obra de arte, lo cierto es que Forges podía haber elegido otro ejemplo para criticar, con humor, el consumismo.



CITROËN XM

CALVET RECIBIO EL GALARDON

Jacques Calvet, presidente del grupo PSA, fue el encargado de recoger el trofeo de coche europeo del año, trofeo concedido al Citroën XM en la edición correspondiente al año 1990. Jacques Calvet se mostró muy orgulloso y justificó la decisión del jurado en base a dos datos clave: el estilo del último modelo de Citroën y la suspensión hidractiva.

ESPAÑA-JAPON

LA CE AUTORIZA CONTINGENTES

La Comisión Europea ha autorizado a España a limitar las importaciones de automóviles japoneses procedentes de otros países comunitarios a un total de 7.800 unidades durante 1990, cifra que supone un aumento del 30 por ciento; las importaciones directas quedarán fijadas en 1.200 unidades. La CE aprobó también la posibilidad de limitar hasta un máximo de 600 unidades las compras de vehículos de Corea del Sur y de 2.600 todo terreno de la Unión Soviética.



TRAFICO PERMISOS MAS JOVENES

El Ministerio del Interior ha hecho público un Real Decreto que modifica el Código de la Circulación en materia de permisos de conducir para desarrollar y adaptar el derecho comunitario. La novedad más importante en esta normativa estriba en que se rebaja a dieciocho años el tope de edad para acceder al permiso de las clases C-1 y C-2, quedando los demás en 16 años para la clase A-1; 18 años para los citados más A-2, B-1 y B-2, y 21 años para el de la clase D.



BALLESTA

JUAN BALLESTA



NUEVO PEUGEOT 309 LOOK



LOOK
1.470.000 ptas.
P.V.P. (IVA y transporte incluidos)

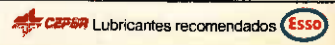
MIRA, ES EL NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. FIJATE EN SU LINEA. ES TU PROPIO LOOK. DISFRUTA SU ESTILO CON TODO DETALLE: ESPEJOS LATERALES, FAROS ANTINEBLA, EMBELLECEDORES DE RUEDA, BANDA LATERAL, VOLANTE DE CUATRO RADIOS, NUEVOS DETALLES EN TAPICERIA... UN LOOK CON ESTILO PROPIO, Y ATRACTIVO HASTA EN EL PRECIO: 1.470.000 PTAS. CON IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS.

NUEVO PEUGEOT 309 LOOK. TU PROPIO LOOK.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



LA TRIBUNA

Juan Llorens
(Presidente de la Confederación Nacional del Automóvil)

«Es imparable la equiparación del IVA en España (el 33 por ciento) con los otros países comunitarios. Habrá que descender hasta el 20 por ciento, más o menos. Pero un salto brusco de esta naturaleza, colapsaría totalmente el mercado.»

«No nos hace caso nadie. Un político sólo hace caso a quien levanta una huelga. Pero hay que intentar las cosas por las buenas. Mientras la Confederación no sea líder de opinión, no hay nada que hacer.»

«Es inadmisibles afirmar que el automóvil estorba cuando en las obras públicas sólo se está recuperando el tiempo perdido en dotar a España de una infraestructura, una red viaria que cuando finalizan las obras ya estará obsoleta.»

«Mientras que para el desarrollo del ferrocarril se han tomado ya decisiones avanzadas, concisas y expuestas, para la utilización del automóvil sólo se preve una modesta red de autovías, que tardará años en ser verdaderamente operativa.»

Declaraciones efectuadas en el «Foro del Motor».



TARJETA RENAULT

21.000 EN UN AÑO

Las inquietudes de Renault encaminadas a mejorar el servicio postventa a sus clientes cristalizaron hace algún tiempo en la Tarjeta Renault, adquirida ya por 21.000 clientes de la marca. Esta tarjeta ofrece una garantía de cinco años para los vehículos de los solicitantes, junto con un completísimo cuadro de asistencia en carretera y servicios económicos muy variados y valiosos.

MITSUBISHI EXPANSION ESPAÑOLA

La expansión de Mitsubishi en territorio español es un hecho confirmado y la mejor demostración es la puesta en marcha de dos nuevos concesionarios en Sevilla y Zaragoza; con la entrada en escena de las instalaciones sevillanas de Autojapón y las zaragozanas de Automóviles Nicolás la red de asistencia de la marca japonesa se eleva a diecinueve puntos, distribuidos por toda la geografía peninsular.

LAS TRES GRANDES DE MAL EN PEOR

Las previsiones de las tres grandes del sector automovilístico nortamericano para el último trimestre del pasado año no son muy esperanzadoras y los analistas estiman que los beneficios consolida-

dos de GM, Ford y Chrysler se reducirán en 143.000 millones de pesetas, cifra que supone un descenso del 60 por ciento respecto al mismo periodo del ejercicio anterior. Chrysler, será la que se lleve la peor parte.

FIAT FACTURACION "IN CRESCENDO"

La marcha del grupo Fiat en el pasado año ha sido espectacular. En una carta enviada a los accionistas, Giovanni Agnelli asegura que la facturación se elevó a 4,54 billones de pesetas, un 18 por ciento más que un año antes. Si todo el grupo creció en su conjunto, la división del automóvil fue la verdadera protagonista con un total de 2,3 millones de coches vendidos en 1989, alcanzando en Europa una cuota de penetración del 15 por ciento. El resultado operativo global fue de 476.000 millones de pesetas, con un aumento de casi el 30 por ciento

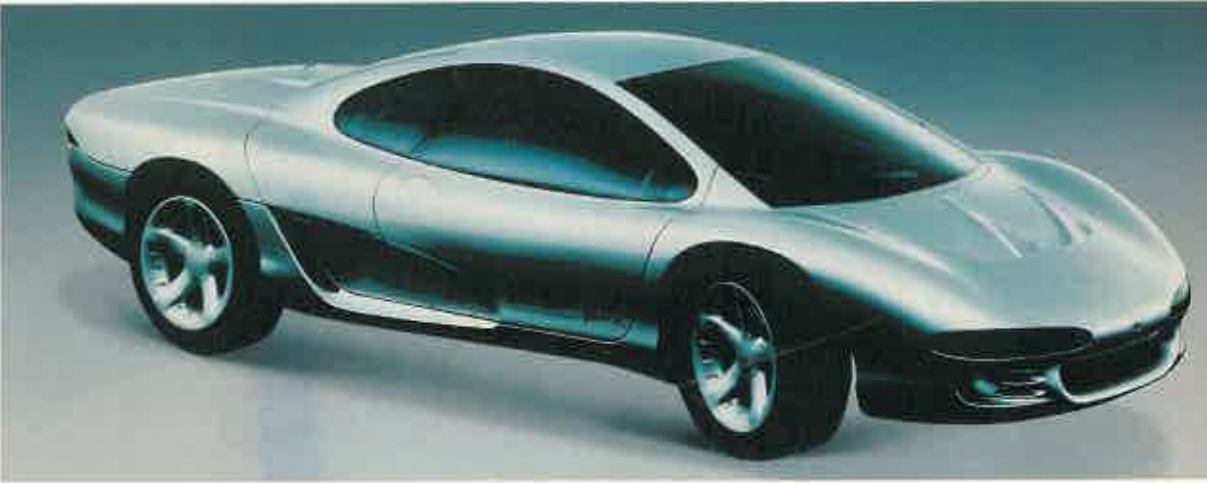
SUPERCOCHEES CONTINUA LA FIEBRE

Es la locura, la pasión por las máquinas más rápidas, más bellas y, ¿cómo no?, más caras; es una locura que dio sus primeros pasos con el Porsche 959 y el Ferrari F-40, que continuó después con el Cizeta Moroder V16T, para caldearse en las últimas fechas con el lanzamiento del Lamborghini Diablo y con los anuncios de salida del Jaguar XJ 220, del Bugatti 035 y del Subaru Caspita. El presidente de la marca nipona Isuzu, Kazuo Tobiyama, ha decidido arrojar más fuego en esa caldera a pleno vapor; Tobiyama acaba de anunciar la fabricación en serie del prototipo Isuzu 4.200 R, un super deportivo puesto a punto por los técnicos de Lotus, que ya trabajaron con ese objetivo en sus mentes. Mike Kimberley, patrón de la marca británica, está muy ilusionado con la idea, ya que el coche se podría ensamblar en las instalaciones de Lotus. El 4.200 R utiliza un motor de ocho cilindros en V con 4,2 litros de cubitaje y culatas de cuatro válvulas por cilindro, un motor con más de 350 caballos de potencia capaz de llevar al Isuzu hasta los 250.



MADRID NUEVA ESTRATEGIA VIARIA

El Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha una serie de medidas para atajar el caos circulatorio. En las principales calles se ha establecido el programa denominado RED (Red Estratégica Diferenciada) en la que se impondrán fuertes sanciones que pueden llegar hasta las 50.000 pesetas en caso de aparcar en doble fila.



VOLVO 460

DE BUENA FAMILIA

Victor Piccione
Enviado especial

VOLVO da un paso más en su política de ampliar mercados. La base sobre la que se fundamenta gran parte de los proyectos de futuro de la marca sueca, es la serie 400, que ahora ve ampliada su oferta con el 460. Este nuevo Volvo, es una berlina de cuatro puertas, con un generoso maletero independiente y que hereda las virtudes de los anteriores componentes de la gama.

En estos momentos, y tras la aparición del 460, la gama se compone de tres modelos. El primero de todos fue el 480, un coupé que en su momento rompió moldes. A continuación se realizó sobre la misma base el 440, que presentó una imagen renovadora dentro de la gama Volvo, debido a su carrocería de cinco puertas. Con el 460 Volvo apuesta fuerte por el segmento medio, en cuyo límite superior están posicionados los serie 400.

Los 460 disponen de un motor delantero transversal y tracción delantera. Los motores son los cuatro cilindros de origen Renault de 1.721 centímetros cúbicos, en

versión atmosférica y turbo. Durante esta primera toma de contacto en los alrededores de Montecarlo, hemos podido apreciar que al igual que en el resto de la serie, el 460 resulta un coche muy fácil y agradable de conducir. El motor turbo no tiene una filosofía de búsqueda de prestaciones, sino de suavidad y progresividad de marcha. Los ciento veinte caballos del motor empiezan a hacerse notar desde los regímenes más bajos, con lo cual las recuperaciones son buenas. Dentro de la filosofía de diseño de la marca, en la cual tiene mucho peso la opinión de Bertone, no se contempla el sacrificio de la imagen por el bien de la aerodinámica. No obstante, el fabricante anuncia una velocidad máxima cercana a los 200 kilómetros por hora en la versión Turbo, y 185 en la atmosférica, lo cual son cifras muy razonables en este segmento. La suspensión resulta confortable, sin por ello dejar que el coche se balancee en exceso. La unidad probada disponía de frenos con sistema antibloqueo ABS, desarrollado por Teves.

La adopción de las líneas típicas de Volvo, con los laterales muy verticales, y un techo bastante alto, permite que el interior resulte amplio y confortable. Además del

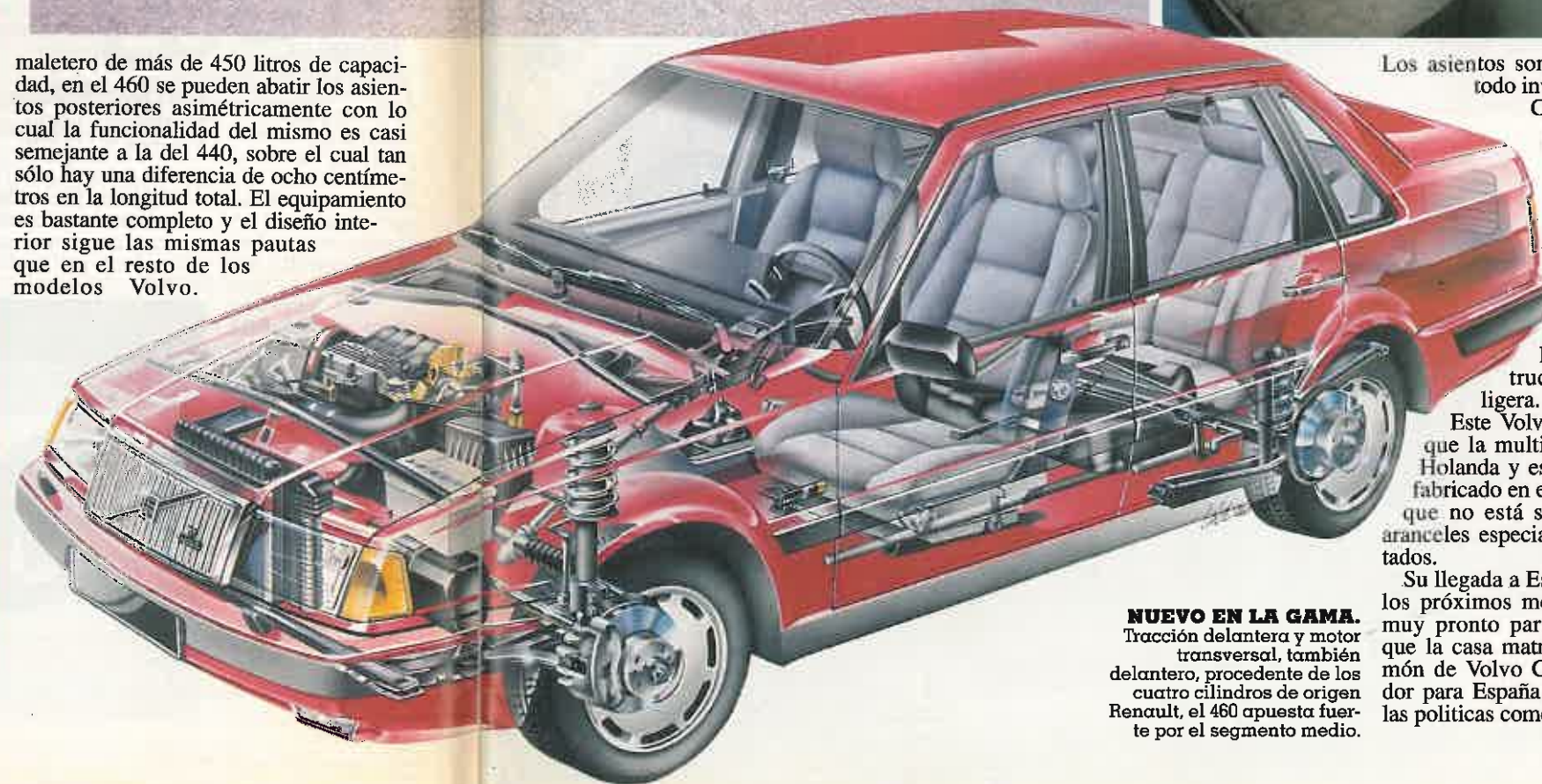


AMPLIO CONFORT. Asientos cómodos y equipamiento completo son algunas de las cualidades del nuevo Volvo, una berlina de cuatro puertas con un generoso maletero independiente que se puede ampliar al abatir los asientos traseros.



FICHA TECNICA		
	TURBO	INYECCION
MOTOR		
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.721	1.721
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección + compresor	Inyección electrónica
Compresión	8,1 a 1	10,1 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	122 cv (90 kw) / 5.400	106 cv (78 kw) / 5.500
Par máximo / 1 p.m.	17,8 mkg (175Nm) / 3300	14,8 mkg (145Nm) / 3.900
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,1	10,1
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos	Discos/Discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Trasera	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.040	1.020
Largo/ancho/alto (mm)	4.405/1.678/1.397	4.405/1.678/1.397
Capacidad del depósito (l)	50	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	9,0	10,4
Velocidad Máxima (km/h)	200	185
Consumo Urbano (l/100 km)	10,3	10,4
A 90 km/h (l/100 km)	6,1	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,1	7,8

maletero de más de 450 litros de capacidad, en el 460 se pueden abatir los asientos posteriores asimétricamente con lo cual la funcionalidad del mismo es casi semejante a la del 440, sobre el cual tan sólo hay una diferencia de ocho centímetros en la longitud total. El equipamiento es bastante completo y el diseño interior sigue las mismas pautas que en el resto de los modelos Volvo.



Los asientos son cómodos y en general todo invita a conducir.

Como es tradicional en la marca, se han cuidado mucho los aspectos que conciernen a la seguridad y la estructura del coche que permiten una gran absorción de energía en los choques. El gran avance de la marca en este aspecto, reside en que han conseguido una estructura segura, pero muy ligera.

Este Volvo se hace en las plantas que la multinacional sueca tiene en Holanda y es, por lo tanto, un coche fabricado en el mercado común, por lo que no está sujeto a ningún tipo de aranceles especiales o contingentes limitados.

Su llegada a España se materializará en los próximos meses, aunque es todavía muy pronto para hablar de precios, ya que la casa matriz acaba de tomar el timón de Volvo Concesionarios, importador para España y se están replanteando las políticas comerciales.

NUEVO EN LA GAMA. Tracción delantera y motor transversal, también delantero, procedente de los cuatro cilindros de origen Renault, el 460 apuesta fuerte por el segmento medio.

NUEVO NISSAN PRIMERA

SUCESOR DEL BLUEBIRD

DIRECTAMENTE desde Japón ha llegado ya información de cómo será el sucesor del Bluebird. Bajo el nombre de Primera, el prototipo nipón ha superado ya la fase de prototipo y su versión europea será presentada el próximo otoño para comercializarse de inmediato en España. Lo más destacable en el nuevo modelo de Nissan es su excelente habitabilidad. Su caja, muy en línea con el gusto europeo, no niega su inspiración en el Opel Vectra y el Ford Sierra. El excelente aprovechamiento de su interior será uno de los principales argumentos del Nissan Bluebird. Con una batalla similar a la de su antecesor,

las vías y las dimensiones exteriores variarán apreciablemente.

En cuanto a las motorizaciones, serán de lo más completas, recurriendo al 1.800 y 2 litros de la marca, así como a un diesel también de 1.800 centímetros cúbicos que recibirá además un turbocompresor en su versión más potenciada. El uso de la sobrealimentación será extensiva a los motores de gasolina que, además de la carburación atmosférica, verán potenciado el dos litros hasta superar los 200 caballos, consiguiéndose una versión superdeportiva capaz de superar los 240 kilómetros por hora.

La compacidad y reducidas dimensio-



GAMA COMPLETA.

Nissan ofrecerá cinco motorizaciones distintas, una de ellas con 205 caballos, y dos versiones de carrocería de cuatro y cinco puertas.



LLEGARA EN OTOÑO.

El nuevo Bluebird planta cara al Opel Vectra y al Ford Sierra.

nes de estos potentes motores (150 caballos para el dos litros atmosférico y 110 caballos para el 1.800) han sido el secreto para ganar espacio en el habitáculo. Realizados en aleación ligera están situados en una posición baja y avanzada dentro del vano, permitiendo sobredimensionar el volumen habitable.

En el nuevo Bluebird van a confluír dos vías de desarrollo tecnológico. Por una parte se concreta comercialmente el Primera X, prototipo presentado el año pasado; por otro, el motor es el resultado del ambicioso proyecto Plasma. Se trata de una estructura de cuatro cilindros transversal, doble árbol de levas en culata y un rendimiento muy constante en todo lo largo de la curva de potencia. Esto se ha conseguido con una construcción «cuadrada», es decir, con igual diámetro que carrera y una óptima respiración del motor gracias a su mejorada distribución.

En cuanto a la estética y el acabado, las miras del Bluebird apuntan muy alto. Se ofrecerá una versión de tres volúmenes y otra del tipo «hatchback» de cinco puertas. Los ángulos y los faros rectangulares han sido definitivamente abandonados, imponiéndose la que será línea de los 90. En el modelo definitivo se prescinde de la aleta montada sobre el capó trasero que se vió en los primeros prototipos, si bien la versión Turbo de 205 caballos seguramente adoptará algún que otro aditamento aerodinámico. El interior sigue asimismo las últimas tendencias, integrando el completísimo equipo en un futurista salpicadero. Las formas redondeadas siguen la curva del volante, prescindiendo de cualquier fantasía en los instrumentos. ○





NUEVAS AUTOPISTAS DE PEAJE

SE BUSCA DINERO EXTRANJERO

Antes de que finalice el año actual el Gobierno adjudicará la construcción de las cuatro autopistas de peaje en proyecto. La falta de interés de la iniciativa privada española puede provocar la entrada de inversores extranjeros a través de la Empresa Nacional de Autopistas.

EL disparatado incremento del tráfico rodado y la sangría permanente de la red viaria son los factores que han empujado a los actuales responsables de la Administración en materia de carreteras a plantear la construcción de nuevos tramos de autopistas de peaje, tramos que están en fase de redacción de los proyectos y que se corresponden con los viarios Madrid-Burgos, Madrid-Zaragoza, Alicante-Cartagena y Málaga-Estepona.

La intención del actual Gobierno es sacar adelante la preceptiva concesión administrativa antes de que finalice el año y, en todo caso, poner en marcha los proyectos en la actual legislatura. Sin embargo, la dureza de las condiciones que se exige a los potenciales concesionarios, ya que desaparece el «franquista» seguro de cambio que tan gravoso ha resultado al erario público, está retrayendo a la iniciativa privada española que no ve con buenos ojos la nueva normativa (ver MOTOR 16 núm. 306) y ello pese a que la rentabilidad de los tramos citados, sobre todo los que parten desde Madrid, está más que asegurada.

Esta situación ha provocado un inusitado interés por parte del capital público y especialmente de la Empresa Nacional de Autopistas (ENAUUSA), un organismo creado por el primer ministro socialista de Obras Públicas tras las elecciones de

1982, Julián Campo, para hacerse cargo de la quiebra de tres concesiones: Autopistas del Atlántico, Autopistas de Navarra (Audenasa) y Autopista Astur-Leonesa (Aucalsa).

Según declara a esta revista el presidente de ENAUUSA, Antonio Rojo, «a nosotros nos gustaría conseguir la concesión de alguno de esos tramos, y no limitarnos a gestionar empresas que estaban en quiebra. Creo que existe espacio suficiente para la iniciativa privada y la pública y en nuestra empresa hemos demostrado saber hacerlo bien, con criterios empresariales».

De momento, su grupo se encamina progresivamente hacia la etapa de saneamiento y para 1989 se prevén unas pérdidas de unos siete mil millones de pesetas. De ese saldo, mil quinientos millones corresponden a la Autopista del Atlántico; mil cien millones a Autopistas de Navarra y el resto, el monto más elevado, a la «fantasmal» Autopista Astur-Leonesa. En el momento actual se confía que las dos primeras citadas den beneficios en el plazo de veinticuatro meses, mientras que con Aucalsa existen más problemas.

La idea que se maneja en el sector público sería la de crear, a partir de ENAUUSA, dos sociedades filiales que se hicieran cargo de la explotación de los tramos ahora en fase de redacción de proyecto. El dinero se podría conseguir en el mercado internacional de capitales, donde es-

ta empresa nacional desarrolla una frenética actividad a la hora de refinanciar las deudas con que se encontró en el momento de la nacionalización. Los mercados principales donde opera son Francfort, Londres, Zurich y Tokio y ello da una idea del nivel operativo de la compañía. La fórmula que se está estudiando sería la de captar liquidez de importantes fondos de pensiones extranjeros. Antonio Rojo, que no quiere entrar en muchos detalles sobre esta posibilidad, destaca sin embargo que esos fondos son idóneos para obras de infraestructura de gran calado, que precisan fuertes inversiones iniciales y que deparan beneficios a muy largo plazo. «En esos fondos se puede conseguir el dinero -señala Rojo- porque la curva de producción de tesorería coincide con la de la concesión de una autopista de peaje. Los pensionistas aportan el dinero, se presta a la concesionaria y cuando el sujeto que aporta el fondo se jubila comienza a rendir beneficios la obra. Existe entre ambas posiciones un cierto maridaje muy interesante». De todas formas no se rechazan fórmulas financieras que abarcan desde la aportación de dinero local o autonómico a la emisión de obligaciones «ya que con la garantía de una empresa nacional se puede conseguir una lenta pero segura rentabilidad».

Hasta el momento la cautela es la contraseña en medios públicos ya que, como dice Antonio Rojo, «la decisión final es política. Además hay que conocer el proyecto ya cerrado para saber cuanto va a costar. Las zonas por las que discurrirán esas autopistas son muy complicadas y las expropiaciones van a elevar su costo

de manera considerable». Aunque se ha dado una cifra global de medio billón de pesetas para todo el conjunto de la obra, no ha habido hasta ahora nadie capaz de asegurar cuanto van a costar al final.

La fórmula descrita, que a estas alturas parece estar bastante madura, iría acompañada de una recapitalización de ENAUUSA para reducir su actual nivel de endeudamiento cifrado en ciento setenta mil millones de pesetas, y poder acceder al crédito internacional para conseguir el 30 por ciento de la inversión total como depósito si es que quiere hacerse con alguna concesión. La idea, desde el primer momento, consiste en acudir a la subasta de los cuatro tramos, aunque no se pierde de vista la constitución de empresas con capital mixto. «Hay sitio para todos», insiste Antonio Rojo.

Evidentemente la situación en materia de carreteras está cambiando en nuestro país. La mejora de la situación económica ha provocado un aumento considerable del tráfico rodado y buena prueba de ello es la evolución de una de las autopistas nacionalizadas, la del Atlántico, que pese a no estar concluida registró en el pasado año un aumento del tráfico del 22 por ciento. También es verdad que la política de ENAUUSA ha sido la de no tocar las tarifas para generar esos tráficos. En ciertos corredores, los expertos aseguran que hay necesidad imperante de abordar estas obras sin que el negocio sea caótico como antaño, al menos en lo que a la explotación se refiere ya que la construcción sí fue la gran bicoca para unos cuantos.

Raúl R. Sáez



ANTONIO ROJO: «AUTOVIA Y AUTOPISTA SE COMPLEMENTAN»



PARA el presidente de la Empresa Nacional de Autopistas, Antonio Rojo, «hemos conseguido aplicar criterios empresariales desde el sector público y eso nos ha animado a contemplar la posibilidad de acceder a la concesión de las nuevas autopistas de peaje. Su rentabilidad a largo plazo es evidente y cuando conozcamos los proyectos tomaremos una decisión».

Según Rojo, no es contradictorio que junto a una autovía se despliegue una autopista. «Hay sitio para ambas, porque son complementarias. La primera es gratuita, es cierto, pero la segunda aporta mayor seguridad, rapidez y confort. En Francia así se ha visto y funcionan perfectamente. Aquí existen ejemplos claros, como el corredor Madrid-Valle del Ebro. Ahora mismo en el tramo Madrid-Guadalajara hay una intensidad media diaria de 290 000 vehículos. Cuando la autopista esté terminada dentro de cinco años, el tráfico en ese corredor habrá crecido un 80 por ciento, a un ritmo del 16 por ciento anual. Pues bien, sólo con drenar a la autopista de peaje un 10 por ciento del tráfico, la concesión sería rentable. Tráfico que además se correspondería con el de largo recorrido y que descongestionaría el corredor».

Nadie sabe aún lo que costarán los cuatro nuevos tramos de autopista aunque se habla de medio billón de pesetas.

CHAPUZA
EN EL PARQUE MOVIL

SE EVAPORA LA GASOLINA



Desaparición masiva de combustible, venta de motores a precios irrisorios, coches oficiales para uso privado, reparación de turismos particulares. Estas son algunas de las irregularidades detectadas en el PMM tras una auditoría encargada por el Ministerio de Economía y Hacienda.

LA semana pasada, representantes sindicales de la Dirección General del Parque Móvil Ministerial, denunciaron la existencia de irregularidades en el suministro de combustibles, tras conocer un primer avance de la auditoría que la Intervención Delegada del Ministerio de Economía está llevando a cabo desde el 20 de octubre de 1989.

El informe revela que en los movimientos diarios del servicio, existen notables diferencias entre la suma de todos los vales, que han de ser entregados cada vez que se reposta, y la cantidad total de combustible suministrado.

En 1985 hay 336.000 litros «perdidos»; 420.000 en el 86 y 960.000 durante los años 87 y 88, datos que sumados a los descubiertos en los meses auditados del 89, dan un balance final de 2 millones de litros de gasolina y gasóleo sin justificar.

La Intervención sugiere que este hecho viene sucediendo desde diciembre de 1984, si bien existen indicios de que podrían remontarse a etapas anteriores.

Tras comprobar la autenticidad de 500 vales, el informe considera dos posibilidades para cometer el presunto fraude: la extracción de combustible sin presentar el vale requerido, o hacerlo en cantidades superiores a las que en él se indica.

Para la Intervención, esta última sería la más probable, pues implica menor riesgo, al tiempo que explica una mayor frecuencia en la utilización de vales de 10 litros (pueden ser de 10, 20, 30 y 40), ilógico si se tiene en cuenta que los depósitos quintuplican esa cantidad. En ocasiones, se canjeaban dos y tres vales de esta cuantía a lo largo de una misma jornada.

Curiosamente, desde el inicio de la investigación hace cuatro meses no se ha registrado ninguna irregularidad y, lo que es más significativo, el uso de justificantes de 10 litros ha descendido.

La Dirección General del PMM ha tomado ya algunas medidas cautelares. La estación de servicio tendrá únicamente tres surtidores operativos de los seis existentes, y los mozos encargados del suministro serán sustituidos por nuevo personal. El jefe de surtidores fue relevado de sus funciones la pasada semana, y se abrirá expediente informativo contra él, al igual que contra su antecesor en el puesto, actualmente en otro destino.

También ha sido cesado el jefe del servicio técnico, acusado de negligencia en

el cargo y de utilizar los archivos de la Dirección sin autorización, una vez iniciada la auditoría. Sin embargo, las centrales sindicales, integradas por representantes de CSIF, CC OO y USO, consideran que los responsables del presunto fraude han de ser buscados en esferas más altas.

Los mismos medios denuncian igualmente la venta de motores y repuestos en buen estado como chatarra a nueve pesetas el kilo. Una empresa de recambios de Fuenlabrada es la compradora en todos los casos.

A raíz de todo esto, algunos nombres de altos cargos han salido a la luz. Las centrales sindicales acusan a Domingo Sierra, director general del PMM, de aprovechar los vehículos del parque para uso privado numerosos fines de semana. También aseguran disponer de una fotocopia de la hoja de reparación realizada por el servicio técnico a un Renault-9, propiedad del subsecretario de Hacienda, Enrique Martínez Robles.

Para aclarar tales acusaciones, el Ministerio de Economía y Hacienda ha hecho público un comunicado en el que señala que el subsecretario solicitó la ayuda al servicio técnico, al quedar su vehículo parado en las cercanías del parque, el pasado 18 de septiembre. También aclara que el taller decidió efectuar la reparación tras comprobar la escasa envergadura de la avería: sustituir cable del embrague, materiales y mano de obra incluidas, por un total de 2.360 pesetas.

A partir de ahora, el fiscal jefe del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, tiene la palabra, y decidirá si las irregularidades incurrirán o no en responsabilidad criminal.

Lourdes Bravo
Foto: A. Blanco

YA VALE DE HISTORIAS

EN este país de las mil maravillas todos los días se puede escribir un cuento - que no es cuento - con las noticias que nos proporciona la actualidad. Ahora resulta que la gasolina se volatiliza en los depósitos del PMM, que la chatarra que no es chatarra se vende a precio de ganga y que algún alto cargo, «carga» la factura de la reparación de su vehículo a las poderosas arcas de la Administración. Un cuento de chinos que conviene aclarar y lo mejor es traducirlo y darle forma de noticia, con nombres propios, para saber, de verdad, quiénes son los auténticos culpables.

LA SUTIL DIFERENCIA
ENTRE AGRESIVIDAD Y DEPORTIVIDAD:
MERCEDES SPORTLINE.



Versión Sportline en los modelos de la Clase 190 y la Clase 200/300.

A partir de ahora, Mercedes-Benz añade a sus conocidas características de confort, seguridad y robustez mecánicas presentes en todos sus modelos el estilo Mercedes Sportline.

Una fórmula que permite individualizar su Mercedes a todos aquellos que deseen vivir la deportividad como una elección personal. La versión Sportline ha sido diseñada por Mercedes y para Mercedes.

El carácter Sportline responde al propio carácter de Mercedes-Benz. Calidad y exclusividad en todos sus componentes. Es el estilo deportivo de quien más sabe de deportividad: el Campeón del Mundo Sport Prototipos 1989.

En todos los Concesionarios Oficiales Mercedes-Benz, puede conocer ya las ventajas de un nuevo estilo: Mercedes Sportline.

NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI.



Mercedes-Benz



P. PLICOT

Desde este número de Motor 16, se incorpora como colaborador Pierre Plicot, un veterano especialista en temas energéticos y automovilísticos, titulado por el Instituto Politécnico Francés. Pierre tomará sobre sus espaldas la responsabilidad de defender al automóvil y al automovilista de los múltiples ataques que sistemáticamente viene recibiendo desde diversos estrados: la Administración, la opinión pública, organismos oficiales e incluso medios informativos. Más que un «ombudsman», Plicot será el primer «ombudscar» de la prensa especializada.

PLOMO NO, GRACIAS

NUNCA el coste de la salud y de la conservación del medio ambiente, el coste de la vida en suma, resultará demasiado alto.

Sin embargo, como señalábamos enérgicamente en noviembre, en el marco de la presentación de los catalizadores, los que menos van a polucionar (los automóviles) no pueden ser los que han de aguantar todo el peso de la implacable lucha anti-polución que se inicia. Protestábamos porque nos parecía injusto e inadmisibile que la gasolina sin plomo ostentaba un precio de venta superior, en 3 pesetas/litro, al del «super-polucionante» carburante habitual.

Nos alegra, por consiguiente, que el Gobierno haya tomado la sabia e imprescindible decisión de equiparar los precios de la «super» y de la «eurosúper sin plomo» a partir del próximo 1 de julio. Nos alegra una medida justa que acarrea, por añadidura, otras consecuencias benéficas: Desde el 1 de septiembre de 1988 gran número de coches del «modelo 89» están preparados ya para utilizar gasolina sin plomo, directamente, o sea sin previo ajuste de cualquier naturaleza. Otros muchos vehículos no necesitan más que un sencillo ajuste del encendido y, por tanto, la gran mayoría de la «cosecha 89» podrá quemar la eurosúper sin plomo, al mismo coste.

Esta preparación metalúrgica y la adaptación al uso habitual de la gasolina sin plomo se confirma y ensancha en los modelos 90, y podemos pensar que todos los coches nuevos de las series 91 y siguientes ofrecerán semejantes características. Dentro de un año serán casi tres millones de turismos los que cesarán de echar sales de plomo que constituyen, como todos lo hemos resaltado ya, el veneno más peligroso de los escapes.

Dentro de 5 meses los felices poseedores de automóviles nuevos o casi nuevos ya no tendrán disculpas ante su conciencia y su familia para llenar el tanque con «super-plomada».

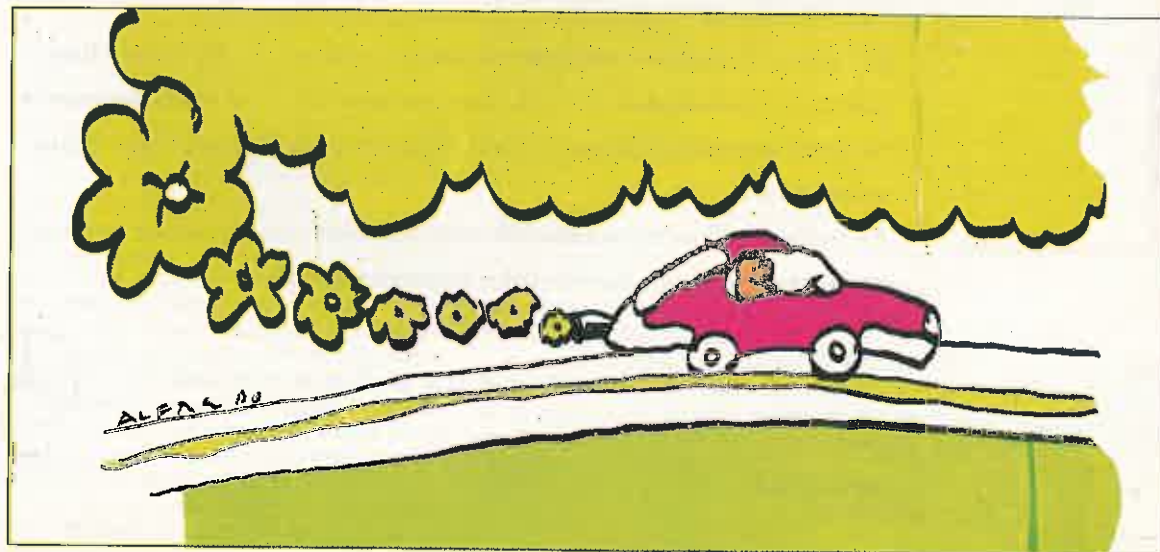
Un poco más tarde, las multinacionales del petróleo y la propia Campsa nos darán acceso también a la llamada «superplus sin plomo», válida para la mayoría de los coches fabricados desde 1984/85. Dichos carburantes incorporan unas complejas mezclas de aditivos que incrementan las prestaciones, reducen las demás emisiones nocivas y aseguran mayor longevidad al motor. Tendremos que desembolsar un pequeño suplemento para gozar de semejantes ventajas, pero la gran limpieza de los gases automovilísticos alcanzará entonces un nivel muy serio y eficaz.

¿Qué pasará con la industria, la calefacción, el diesel y demás contaminantes? Se lo contaremos, a fin de que, con su ayuda, podamos hacer que todo mejore. Con su ayuda, pero con la previa condición de que hayan dado el ejemplo de utilizar los carburantes «verdes»: las estadísticas de venta no mienten.

Lo cierto es que en una primera sucesión de actuaciones coherentes en defensa de nuestra libertad y bienestar, constructores, petroleros y políticos ponen ya a nuestro alcance medios complementarios y equitativos que sólo la falta de civismo y la más burda ignorancia pueden rechazar.

Paso a paso nos permitiremos guiarnos hacia la buena solución, cualquiera que sea su coche, con el optimismo de la voluntad que compartimos todos para construir un mundo en el que cada uno debe abandonar esa falsa «libertad» de hacer lo se le antoje, al menor costo y en grave perjuicio de todos los demás.

Dentro de un año serán casi tres millones los coches que cesarán de echar esas sales de plomo que constituyen lo más venenoso de los gases de escape.



ESTADISTICA

LAS IMPORTACIONES PARALELAS

LA pasada semana publicábamos las cifras de ventas durante el pasado año 89. Hoy tenemos que hacer una puntualización.

Las cifras ofrecidas contienen una serie de inexactitudes (ya advertidas) motivadas por las diferentes formas en que se elaboran las estadísticas. Así, mientras que ANFAC (asociación de fabricantes instalados en España) elabora sus informaciones con los datos facilitados por la DGT en sus cintas de ordenador en la que se recogen las matriculaciones, ANIACAM (asociación que agrupa a los importadores), basa sus cifras en los datos suministrados por las propias empresas.

Resulta que en Tráfico consideran matriculaciones a todos los coches, nuevos o usados, que reciben una nueva placa de matrícula, tanto en la Península, como en Baleares, Ceuta, Melilla y Canarias. Por el contrario, los datos intercambiados por otros importadores, obedecen únicamente a las cifras de ventas del concesionario a los clientes y sólo en la Península y Baleares. O para ser más precisos, hay importadores para quienes Canarias, Ceuta y Melilla son territorio propio y para quienes son otra demarcación comercial que no entra en sus sumas estadísticas.

Lo peor del caso es que marcas competidoras directas, como Mercedes y BMW, pertenecen cada una de ellas a una asociación distinta. Mercedes al Anfac, ya que está establecida en España (fabricando vehículos industriales) y BMW, como importadora, a Aniacam.

Según ha podido conocer Motor 16, la cifra real de ventas de ambas marcas, en territorio peninsular y balear, ha sido de 11.000 unidades para BMW y 7.100 para Mercedes, superadas ambas en este segmento por las 17.000 de Audi. La distorsión se produce con la contabilidad de las llamadas importaciones «grises».

Se denominan así, o «paralelas» a aquellas que se llevan a cabo fuera de los circuitos oficiales de comercialización; aquellas, en definitiva, que importa el propio comprador u organizaciones que

se dedican a este fin, sin ser representativas de una marca. Como es ya poco menos que imposible importar un coche nuevo (porque no resultaría rentable), se importan coches usados, vendiéndolos más baratos... o eso es lo que muchos piensan.

Estas importaciones «grises» suponen un número muy considerable de unidades. Cerca de 25.000 en el pasado año. De algunas marcas se han vendido más usados de importación que coches nuevos. Este es el caso de Mercedes y desde luego de Porsche, para quienes las ventas paralelas suponen más de la mitad del total de sus ventas (ver cuadro).

Las marcas en las que más se produce este hecho son las de alto precio, como

PLACA VERDE. Pueden distinguirse las importaciones «grises» por la matrícula provisional verde.



Mercedes, BMW, Porsche, Jaguar... etcétera. Casi siempre procedentes de Alemania, ya que menos de 1.000 son importados de otros países europeos.

Aunque no pueden hacerse extensivas estas cifras a todas las marcas, un reciente estudio de una de los importadores más relevantes demuestra que sólo un 2 por ciento de las matriculaciones «grises» corresponden a coches con menos de un año de antigüedad; el 9 por ciento a coches entre 2 y 3 años; un 42 por ciento a automóviles entre 4 y 6 años; y (¡pásmense!), el 47 por ciento de los importados usados, tiene más de 6 años. Lo cierto es que como «gangas» se están metiendo en nuestro país coches que o han sido utilizados como taxi en Hamburgo o en una autoescuela de Munich. Una cuidadosa renovación, con pulido de la pintura y limpieza de la tapicería, acompañada de una manipulación en el cuentakilómetros, es capaz de engañar al más experto. En último extremo, el vendedor se gasta 250.000 pesetas en «pizzicatear» la carrocería y puede vender el coche por medio millón más. Los hay incluso tan necios que compran usados cuando nuevos son más baratos en España que en Alemania; aunque no son muchos, son bastantes más de los que la gente cree.

José María Cernuda

VENTAS REALES Y VENTAS DE IMPORTACION PARALELAS

MARCAS	NUEVOS	«GRISES»	TOTAL	PORCENTAJE
BMW	11.000	6.250	17.250	36.2
MERCEDES	7.100	14.200	21.300	66.6
AUDI	17.600	2.000	19.600	10.2
VOLVO	5.200	500	5.700	8.8
PORSCHE	410	1.140	1.550	73.5

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Opel Astra, Opel Corsa, Opel Vectra.

ISUZU
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.
Trooper 3 p. DUX, Trooper 5 p. DUX.

JAGUAR
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.
XJ6 3.6, XJ6 3.0, Daimler 3.0.

Land Rover
Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.
Discovery TD Base, Discovery TD Lujoso.

LOTUS
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.
Lotus Excel, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

LADA
Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.
VAZ 2104, VAZ 2105, Samara (2108).

LANCIA
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.
Y10 Fire, Y10 LX 1.1, Y10 GT 1.3.

MAZDA
Tecnitrate, Tel.: (91) 262 42 35.
Mazda RX-7, Mazda 626 2.0 SP.

MERCEDES BENZ
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.
190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6.

MITSUBISHI
ICA, Tel.: (91) 401 76 62.
Galant GTI 16V, Montero corto Inta.

MORGAN
Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.
4/4-1600 Ford 2A, 4/4-1600 Ford 4A.

NISSAN
Nissan Motor Iberica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.
Sunny GTI 16V, Sunny GTI 1.8-16V.

OPCIONES: Pintura especial, Pintura metalizada, Aire acondicionado, etc.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

MERCADO

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like 309 SR, 309 GT, 309 GTX, etc.

Consumo Costo/Km Precio total... 187.530 ptas. Maletero en sustitución de asientos traseros: 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 96.760 ptas.

RENAULT

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like R4, R4 TL, R5 TL, etc.

POLONEZ

Diasa. Tel.: (93) 325 74 35. Polonez 1500: 1400, 75, 180, 11, 12,45, 1.000,048.

PORSCHE

Porsche España. Tel.: (91) 459 15 61. 944 S2: 2.989 211 240 12,4 17,79 8.042,714. 944 S2 Cabriolet: 2.989 211 240 12,4 17,79 9.438,214.

Consumo Costo/Km Precio total... 187.530 ptas. Maletero en sustitución de asientos traseros: 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 96.760 ptas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Carlos de Salamanca. Tel.: (91) 253 34 00. 911 Silver Spirit: 4.750 - 180 17,5 20,18 15.150,000.

ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11. Mini Moke: 998 39 11,4 10,4 11,83 971,325. Metro Rad Flor: 1.275 63 15,7 7,6 11,62 1.140,009.

SAAB

Porsche-Saab España. Tel.: (91) 459 15 61. 900 I 3P: 1.985 118 175 9,6 14,37 2.607,669. 900 I 4P: 1.985 118 175 9,6 14,37 3.007,669.

SUZUKI

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 22. Swift GTi: 1.298 101 180 7,2 12,07 1.873,787. SJ 410 TL: 970 45 119 10,0 13,82 1.052,949.

TOYOTA

Nipauto. Tel.: (91) 429 97 84. MR/2: 1.587 119 200 8,3 13,43 4.266,802. Corolla 1.6: 1.587 124 192 7,7 12,95 3.065,374.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like R-25 TD, Alpine V6 Turbo A.A., Espace GTS, etc.

OPCIONES: Aire acondicionado: R-5 GTL, GTS: 125.700 ptas. R-19: 125.000 ptas. R- Express: 18.300 ptas. R-19: 22.000 ptas.

SANTANA

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 22. Santana 2.500 DC: 2.498 94 170 10,6 10,86 1.930,340.

SEAT

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11. Marbella Special: 903 40 130 7,0 9,90 815,290. Marbella XL: 903 40 130 7,0 9,90 925,290.

SKODA

Montalbán, S.A. Tel.: (91) 248 89 77. 130 GL: 209 102 150 7,4 11,70 896,316. 139 Rapid: 239 102 151 7,7 10,95 891,411.

SUBARU

Nipmotor. Tel.: (91) 733 94 94. Subaru Justy 4WD: 1.189 68 152 6,0 10,27 2.064,596. Coupé 1.8 GL 4WD: 1.781 90 170 8,5 13,06 3.043,414.

SUZUKI

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 22. Swift GTi: 1.298 101 180 7,2 12,07 1.873,787. SJ 410 TL: 970 45 119 10,0 13,82 1.052,949.

TOYOTA

Nipauto. Tel.: (91) 429 97 84. MR/2: 1.587 119 200 8,3 13,43 4.266,802. Corolla 1.6: 1.587 124 192 7,7 12,95 3.065,374.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Celica 2.0, Supra 3.000, Supra Targa, etc.

UMM

Montalbán, S.A. Tel.: (91) 552 51 00. 110 DA Corto: 2.498 76 121 12,6 11,98 2.242,319. 110 DT Corio: 2.498 110 140 13,8 12,62 2.483,679.

VOLKSWAGEN

Seat/Audi/Volkswagen. Tel.: (93) 335 60 11. Polo Bunny: 1.043 45 146 7,1 10,19 1.074,830. Polo Fox 1.0: 1.043 45 146 7,1 10,67 1.092,363.

VOLVO

Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20. 340 GL 4P: 1.721 83 161 9,8 13,74 1.999,417. 340 GL 5P: 1.397 72 156 7,9 12,27 1.807,708.

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77. Wartburg Berlin: 932 90 132 8,0 12,86 1.000,740.

YUGO

Carslavia. Tel.: (91) 611 55 13. Yugo 45 A: 903 45 135 8,0 10,77 834,513. Yugo 45 A Star: 903 45 135 8,0 10,77 912,889.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like GT, GTX, GTX, GT, etc.

GT, GTX: 48.924 ptas. Passat CL, GL: 46.345 ptas. Sirocco GT, GTX: GT 16V, GTX 16V: 44.505 ptas.

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77. Wartburg Berlin: 932 90 132 8,0 12,86 1.000,740.

YUGO

Carslavia. Tel.: (91) 611 55 13. Yugo 45 A: 903 45 135 8,0 10,77 834,513. Yugo 45 A Star: 903 45 135 8,0 10,77 912,889.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Costo/Km, Precio total. Includes models like Celica 2.0, Supra 3.000, Supra Targa, etc.

GT, GTX: 48.924 ptas. Passat CL, GL: 46.345 ptas. Sirocco GT, GTX: GT 16V, GTX 16V: 44.505 ptas.

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77. Wartburg Berlin: 932 90 132 8,0 12,86 1.000,740.

YUGO

Carslavia. Tel.: (91) 611 55 13. Yugo 45 A: 903 45 135 8,0 10,77 834,513. Yugo 45 A Star: 903 45 135 8,0 10,77 912,889.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Ibiza del Sol, Ibiza Street Sp, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like 160 GT, GT 5v y GT2, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like 244 GL, 244 GT, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Polo Classic C, Polo Classic CL, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like 244 GL, 244 GT, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like XJ6 4.2, Sovereign 4.2, etc.

Table with columns: MODELO, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82, 81. Lists models like Polo Buany, Polo 40 C, etc.

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

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

COPERMÓVIL OPTIMA DISTRIBUCION

La provincia de Barcelona cuenta desde hace pocos meses con un nuevo concesionario oficial BMW...

mantienen dentro de lo normal, ya que Copermóvil dispone de un stock que oscila entre las 17 y las 20 unidades.

con que cuentan es la que ofrece BMW para sus automóviles de ocasión y en algunos casos puede llegar hasta el año.

cio se comercializaron un total de 30 vehículos de ocasión, una cifra interesante para un concesionario de tan reciente apertura.



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

El equipo comercial está formado por un jefe de ventas y dos vendedores. Este equipo comercializó durante el pasado ejercicio un total de 72 unidades.

MOTOS

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

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. APRILIA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. BENELLI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. BETA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. BIMOTA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. BMW

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. CAGIVA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. DERBI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HUSQVARNA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. ITALJET

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. JAWA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. JJ-COBAS

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. FANTIC

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. GAC

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KAWASAKI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KAWASAKI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KAWASAKI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KAWASAKI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. AV-90, SP 95-R, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. GARELLI

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HARLEY-DAVIDSON

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. HONDA

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. GPX-600-R, ZXR-750, etc.

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. KTM

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Table with columns: Modelo, Cilindrada c.c., Precio total Plas. RIEJU

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

VECTRA



Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Porque hay veces que el soñar no basta. La clave del Vectra es la diferencia. No decir nunca demasiado y descubrir que no es otro coche más. Tan sólo conocerlo.

Hemos creado una línea que dibuja el futuro. Un diseño que despierta la ambición. El más completo equipamiento y la gama más diversa. En diesel o gasolina, en 4 ó 5 puertas, con versiones GL, deportivos GT, lujosos GLS y CD e insuperable el Vectra 2000 16 V. con sus 150 CV. de potencia.

Cumpla sus deseos.

Porque hay realidades que marcan.

La diferencia es Vectra.

*Desde 1.912.000 Ptas.

¡Opel mejor que nunca!

* Transporte, IVA y gastos de preentrega incluidos. Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares).



OPEL

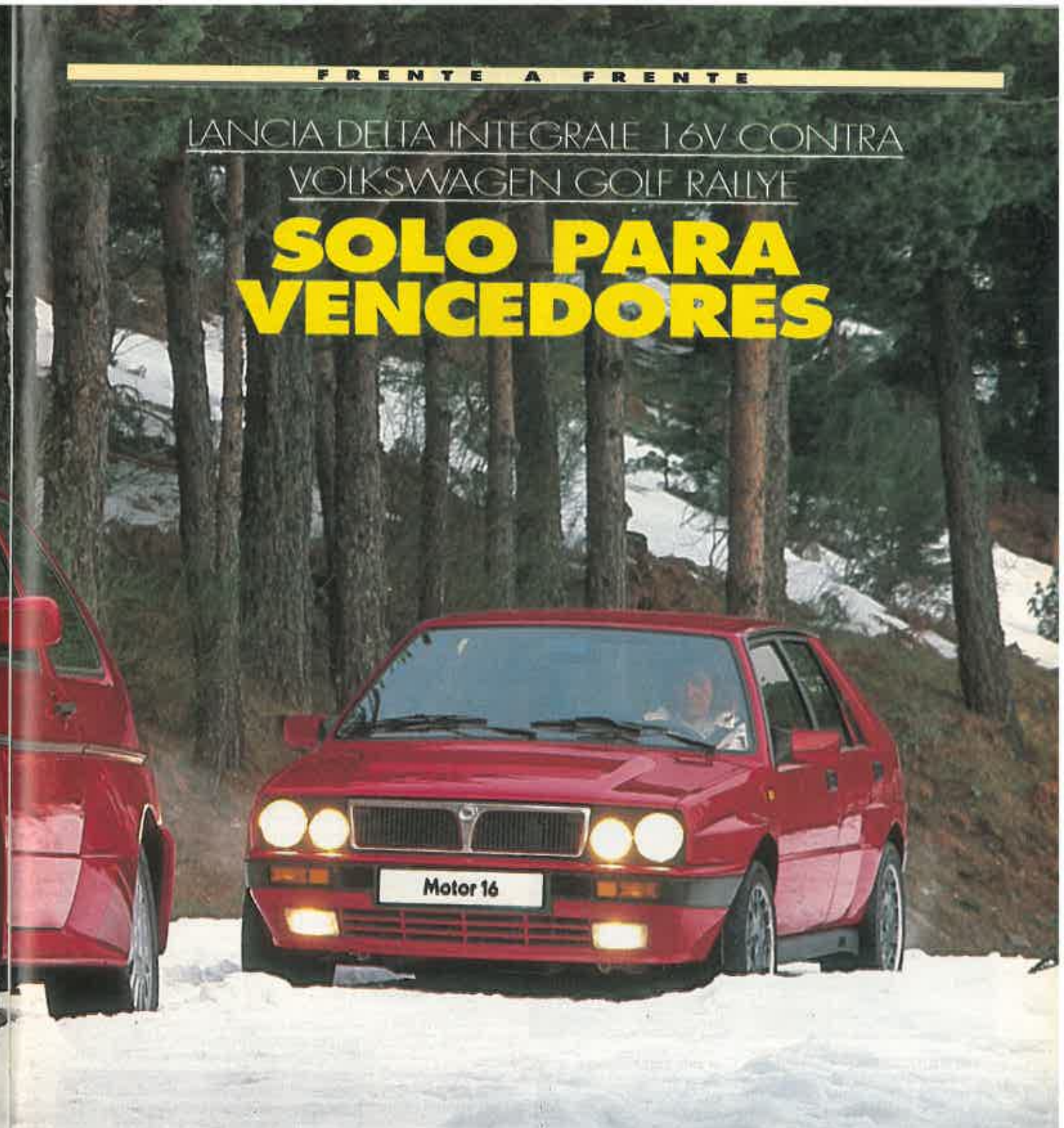
RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.



FRENTE A FRENTE

LANCIA DELTA INTEGRALE 1.6V CONTRA
VOLKSWAGEN GOLF RALLYE

SOLO PARA VENCEDORES



VIRTUDES

- Motor progresivo
- Suspensión eficaz
- ABS de serie

VW GOLF RALLYE
PRECIO. 4.040.622 PTAS.

- Lagunas en la instrumentación
- Cambio impreciso
- Tracción total incompleta

DEFECTOS

VIRTUDES

- Excelente comportamiento
- Prestaciones brillantes
- Reparto de potencia acertado

LANCIA DELTA INTEGRALE
PRECIO. 4.183.714 PTAS.

- Consumo elevado
- Ventilación interior justa
- Brusquedad del turbo

DEFECTOS

Después de ver evolucionar al Lancia Integrale 1.6V Grupo A en el reciente Montecarlo, y a la espera de que el Volkswagen Golf Rallye se estrene en Portugal también en Grupo A, nos ha parecido interesante una confrontación de sus hermanos en versión de calle. Estos no tienen nada que ver con aquéllos, pero en su segmento son dos claras demostraciones de que los rallyes no sólo sirven para correr.

S

I hace cuatro años la oferta de vehículos con tracción a las cuatro ruedas en nuestro país se limitaba a tres o cuatro versiones aisladas (sin contar los todo terreno), ahora la cosa es bien distinta.

Un excelente banco de pruebas como son los rallyes, ha marcado por completo una fuerte tendencia hacia la tracción total. A golpe de cronometro se ha podido comprobar que un coche dotado de este sistema es, quizás, menos divertido, con unas reacciones al límite más bruscas, pe-

ro es sin duda bastante más efectivo y más seguro.

Así ya son cerca de 30, los turismos que se ofrecen en España con cuatro ruedas motrices. Gracias a los Rallyes, hoy podemos disponer de modelos como los que en esta prueba comparamos.

Tanto el Integrale 1.6V, como el VW Golf Rallye, forman parte de un lote de 5.000 unidades como mínimo, que de cada uno se han fabricado para pasar la reglamentación FISA y poder tomar parte en competiciones integrados en Grupo A.

SEGURIDAD.

En terrenos complicados, los dos modelos ofrecen un nivel de seguridad muy alto.



Son dos versiones civilizadas que acercan al conductor habitual a sensaciones que ningún otro modelo de sus características puede ofrecer. Estamos ante dos modelos de idéntica filosofía pero totalmente distintos en sus características técnicas.

Para empezar, el Lancia ha estrenado propulsor, incorporando una nueva culata de 16 válvulas unida a un turbocompresor. Con ello se ha alcanzado la nada despreciable cifra de 200 caballos.

El Volkswagen utiliza el conocido motor 1.8 del GTi, pero apoyado por un compresor volumétrico G60. Los técnicos de la casa germana, han decidido recuperar un sistema de sobrealimentación que descubrieron en 1905, perfeccionándolo y adaptándolo de momento en algunos de

UN BUEN COMPROMISO.
En el Golf se ha conseguido un agradable compromiso entre estabilidad y comodidad.



DE CARRERAS.
Impresiona el increíble agarre y la respuesta del turbo, por lo que hay que ir preparado.

sus modelos. Con esta combinación, se ha logrado una potencia de 160 caballos.

La diferencia de funcionamiento entre ambos sistemas radica principalmente en el tiempo de respuesta. Mientras que el Integrale responde mejor a un alto régimen de cuentavueltas tras una brusca entrada del turbo, el compresor G60 permite al Golf disponer de mayor fuerza a bajo y medio régimen, consiguiendo una aceleración progresiva sin caída de potencia.

Los datos de prestaciones respaldan nuestras afirmaciones. El Golf Rallye con cuarenta caballos menos, se acerca e incluso supera en algunas mediciones de recuperación al Integrale, y en aceleración las diferencias no son exageradas.

Por su parte los valores de consumo, se muestran tajantes. El Lancia anda mucho

FICHA TÉCNICA		
	GOLF	DELTA
MOTOR		
Disposición	Delantero-transv.	Delantero-transv.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1763	1.995
Árbol de levas	Uno en cabeza	Dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyec + compresor	Inyec + turbo
Compresión	8,1	8,1
Potencia máxima (cv y kw /rpm)	160 y 118 / 5.600	200 y 147 / 5.500
Pai máximo (mkg y Nm /rpm)	23 y 226 / 4.000	31 y 303 / 3.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Integral permanente	Integral permanente
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/13,8/21,8	9,9/15,9/22,8
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,1/36,5	30,6/37,3
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco hidráulico
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,1	2,8
Diámetro de giro (m)	10,8	10,4
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Teves	Opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Trasera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	6 J x 15	7 J x 15
Neumáticos	205/50 R 15 V	205/50 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.195	1.250
Capacidad del depósito de combustible	55	57

CONSUMO		
	GOLF	DELTA
CONSUMO Datos en l/100 km.		
CIUDAD A 29 km/h de promedio		
	10,8	12,7
CARRRETERA A 90 km/h de cruceo		
	7,8	8,6
En conducción rápida		
	17,0	14,7
AUTOPISTA A 120 km/h de cruceo		
	10,6	12,2
A 140 km/h de cruceo		
	12,8	18,4
A 180 km/h de cruceo		
	16,7	18,7
CONSUMO MEDIO PONDERADO Litros/100 km.		
	9,9	11,4
AUTONOMÍA MEDIA Kilómetros recorridos		
	505	450

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)				
	GOLF		DELTA	
A 60 km/h	16,2		A 60 km/h	15,4
A 100 km/h	45,3		A 100 km/h	41,6
A 120 km/h	53,6		A 120 km/h	49,5

SONORIDAD				
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.				
	GOLF		DELTA	
Al ralentí	57,1		Al ralentí	56,5
A 60 km/h	65,2		A 60 km/h	67,7
A 90 km/h	67,1		A 90 km/h	71,0
A 120 km/h	71,5		A 120 km/h	74,1
A 140 km/h	74,3		A 140 km/h	75,5

pero gasta más. Tampoco es un dato importante cuando estamos hablando de modelos en los que el placer de conducción está por encima de otras cosas, pero los casi dos litros menos de media del Rallye, no pueden quedar en el olvido.

SEGUIDLOS SI PODEIS

También podemos hablar de dos comportamientos totalmente distintos. Reacciones que quedan perfectamente definidas a partir de los distintos sistemas de sobrealimentación, de las diferentes suspensiones y de las dos formas de solucionar la tracción a las cuatro ruedas.

Una cosa sí es cierta, y es que los dos modelos se pueden llevar muy deprisa con gran seguridad. Pero veamos con que argumentos cuenta cada uno para ello.

Conducir el Integrale ha supuesto para nosotros el contacto directo con una máquina de competición. La dirección es extremadamente sensible a nuestros movimientos, su respuesta es inmediata. La entrada del turbo implica una atención especial que obliga a dosificar el acelerador y las firmes suspensiones propician una estabilidad prodigiosa a cambio de un cuerpo algo castigado. Pero que nadie se asuste, se trata de un vehículo noble que no pone en aprietos a su conductor.

El Golf facilita mucho más las cosas a quien prefiere «trabajar» menos al volante, con un comportamiento más neutro. No hay que estar pendientes de una entrada fugaz de potencia y la dirección no es tan directa. Pasaremos igual de rápido, pero con distintas sensaciones.

En definitiva conducir el Integrale es igual a montar en un pura sangre nervioso. El Golf, sin desmerecer sus buenas cualidades, es un concepto más tranquilo que permite una conducción más relajada.

PLANTEAMIENTOS EFICACES

El sistema de tracción integral de Lancia, manda en circunstancias normales más potencia al eje trasero, mientras que en suelo deslizante reparte ésta en función del nivel de agarre de cada rueda.

El Golf sin embargo, mantiene la tracción delantera normalmente; y un acoplador viscoso se encarga de repartir la fuerza en situaciones de deslizamiento. Sólo hay una cosa que reprocharle, que cuando dejamos de apretar el acelerador, la incompatibilidad del sistema antibloqueo de frenos con la tracción total, implica que en ese momento el eje trasero deje de recibir fuerza motriz. Por supuesto que el ABS permite que no se bloqueen las ruedas y que además se tenga dirección, pero en ese momento nos tenemos que olvidar del sistema Syncro. El cambio se maneja con precisión en el Integrale y ayuda a aprovechar unos desarrollos bien adaptados a la mecánica. En el Rallye la cosa varía y nos habría gustado una mayor precisión y suavidad y un menor salto entre segunda y tercera velocidad.

Sentados al volante del Integrale encontramos un salpicadero más deportivo

TRADICIONAL.
El acabado del Golf está muy cuidado, pero se echan de menos algunas informaciones.



EL TOQUE PLÁSTICO.
El Rallye se diferencia de los demás Golf en muchas cosas entre las que destaca su aspecto exterior.



AGUANTA BIEN.
La línea del Delta aguanta bien el paso de los años, además al Integrale se le ha dado un aspecto mucho más atractivo.

TODO LO NECESARIO.
El Integrale cuenta con toda la información necesaria en un modelo de sus características.



PRESTACIONES

	GOLF	DELTA
PRESTACIONES		
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	209	218
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	15,6	14,5
1 000 m salida parada (seg.)	28,7	27,3
0-100 km/h (seg.)	7,9	6,4
Metros recorridos	136	111
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,3	18,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	21,5
1 000 m. desde 40 km/h en IV	32,9	31,5
1 000 m. desde 40 km/h en V	37,7	36,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,8	5,8
Metros recorridos	246	161
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,2	9,2
Metros recorridos	339	261

EQUIPAMIENTO

	GOLF	DELTA
EQUIPAMIENTO		
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	SI
Ordenador de viaje	SI	NO
Volante regulable	NO	SI
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	SI	NO
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisos regulable eléct. (izda./dcha.)	NO	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavidrios eléctricos (D/T)	SI/-	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	OP
Asiento posterior divisible	SI	SI
Luz interior orientable	NO	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO

OPCIONES
(DELTA) Techo practicable: 71.953 ptas. Pintura metalizada: 36.575 ptas. Frenos antibloqueo ABS: 269.990

DATOS DE COMPRA

Volkswagen Golf Rallye. Importador: Seat. C/ Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Tel.: (93) 335 60 11. Red de postventa: 1.060 puntos de asistencia en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros.
Lancia Delta Integrale 16V. Importador Fiat Lancia España. Pº de la Habana, 74. 28036 Madrid. Tel.: (91) 259 82 00. Red de postventa: 230 puntos en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros.

con numerosa información clara y concisa. En el Golf Rallye no se ha tenido en cuenta este aspecto y se ha utilizado el mismo cuadro de todos los Golf.

En el aspecto de habitabilidad, el alemán cuenta con un espacio mayor y con una mejor visibilidad, mientras que el italiano permite una mejor postura de conducción, debido en parte a la posibilidad de regular el volante y también a la excelente colocación de los pedales.

Ya que en ninguno de los dos se puede montar aire acondicionado, tendremos que resaltar que la aireación del Volkswagen es más eficaz que la del Lancia.

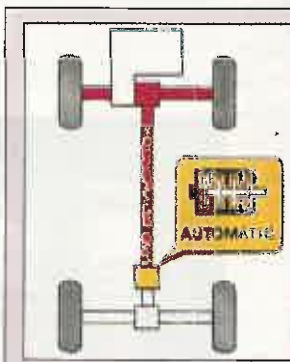
Un aspecto muy importante en un modelo de estas características, es el de los frenos. Tanto el Rallye como el Integrale van provistos de cuatro discos, siendo ventilados los delanteros. El ABS es de



INTERIOR CUIDADO.
No falta la piel en los asientos del Rallye, aunque les falta algo de sujeción.

EN EL BUEN CAMINO.

Se trabaja a fondo para dar una calidad que hace falta. La sujeción de los asientos no es óptima.

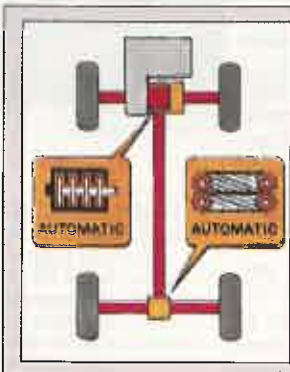


UN SISTEMA CASI PERFECTO

El sistema Syncro de tracción total, aporta la ventaja de un reparto variable de la fuerza del motor entre los dos ejes, en función del deslizamiento de las ruedas.

Esta distribución automática del par motor se realiza mediante un viscoacoplador que sustituye al diferencial central clásico. En el interior de este mecanismo, un aceite de siliconas viscosas es el que se encarga de transmitir las variaciones de rotación de las ruedas, para distribuir la fuerza adecuada en el momento preciso.

Normalmente, es el tren delantero el que recibe toda la potencia.



EFFECTIVIDAD TOTAL

El sistema de tracción integral que equipa el Lancia, cuenta con un diferencial central que se encarga de repartir la fuerza en situaciones de resbalamiento. Bajo condiciones normales, este diferencial manda un 47 por ciento de potencia al eje delantero y el resto, o sea un 53 por ciento, al eje trasero. En terreno difícil, resbaladizo o cuando el tipo de conducción lo requiere, la tracción integral se encarga de sacar del apuro al conductor.

Este sistema se complementa perfectamente con el antibloqueo de frenos elaborado por Lancia

serie en el Rallye mientras que hay que pagar casi 300.000 pesetas por montarlo en el Integrale, aunque en este caso es totalmente compatible con la tracción integral.

La capacidad de los maleteros en los dos modelos ha disminuido de manera importante con la incorporación en el eje trasero del mecanismo que posibilita la tracción total; además el Lancia también



La gran evasión

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



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

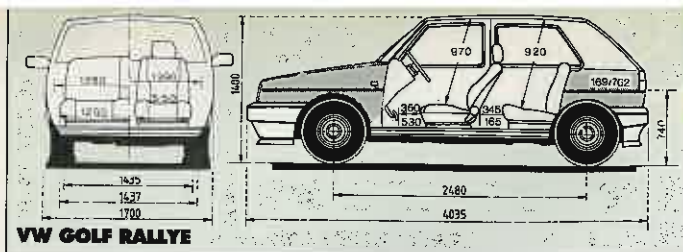


Dominator

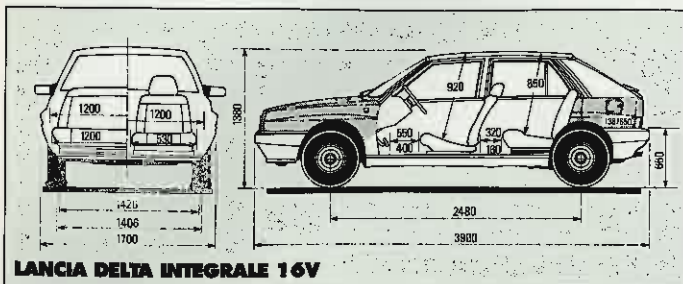


MOTUL con HONDA

HONDA



VW GOLF RALLYE



LANCIA DELTA INTEGRALE 16V

utiliza el espacio disponible para guardar la rueda de repuesto.

Tanto el Golf como el Delta, van provistos de una generosa medida de neumáticos (205/50) que gracias a la dirección asistida de serie, se manejan sin ningún esfuerzo.

CONCLUSION

Conducir uno de estos ejemplares, forma parte de los sueños de muchos amantes de las emociones fuertes.

Al Rallye se le puede considerar como la opción más razonable puesto que se muestra más dócil a la hora de realizar cualquier tipo de conducción. El Integrale



BIEN CALZADOS
Las llantas de aleación no faltan en los dos modelos, tampoco los neumáticos de generosa medida.

ECONOMIA		
LANCIA	2º	Consumo mucho, sobre todo si se superan los 140 kilómetros por hora. Su precio es atractivo pero el ABS no es de serie.
VOLKSWAGEN	1º	Tiene un consumo razonable en relación a su potencia y sobre todo a su rival el Lancia.

CONFORT		
LANCIA	2º	No se ha realizado pensando en el confort. Suspensión dura, poca absorción, eso sí su efectividad es excelente.
VOLKSWAGEN	1º	Es más racional, y la suspensión no castiga tanto el cuerpo. La climatización está más lograda que en el italiano.

CARROCERIA		
LANCIA	1º	No es uno de sus puntos fuertes. La altura al techo resulta justa pero cuenta con cuatro puertas. A la terminación le falta todavía (mejorar).
VOLKSWAGEN	1º	Es más amplia que su competidor pero en cambio la accesibilidad a las plazas traseras, es más complicada. El acabado, impecable.

COMPORTAMIENTO		
LANCIA	1º	Es excelente aunque la brusquedad del turbo y una dirección extremadamente directa, obliga a trabajar más al volante.
VOLKSWAGEN	1º	Es también muy bueno y menos selectivo, aunque el sistema Syncro no funciona a la vez que el ABS.

MECANICA		
LANCIA	1º	200 caballos son muchos caballos y se notan, pero hay que criticar su falta de potencia en baja. El cambio y los desarrollos muy bien.
VOLKSWAGEN	2º	Aprovecha bien su potencia. Pero el cambio impreciso y el salto entre segunda y tercera, empañan la labor del compresor G60.

RENDIMIENTO		
LANCIA	2º	La lenta respuesta del turbo en baja, le pone en aprietos a la hora de recuperar. En alta es un correcamino incansable.
VOLKSWAGEN	1º	Se muestra progresivo, con cifras de prestaciones muy dignas para su potencia. Su excelente agarre no le impide alcanzar 210 Km/h.

sin ser un coche de competición, se acerca mucho más a este concepto y requiere un planteamiento algo más especial cuando decidimos sacarle todo el partido a sus 200 caballos.

En cualquier caso, tienen seguidores suficientes como para agotar las unidades que con cuentagotas llegan de momento a nuestro país.

S. Garib y A. Mas
Fotos: J. Robledo

COMO SE VENDEN

Ventas Lancia Delta año 89
2.872

Ventas Lancia Integrale 16V
212

Ventas Volkswagen Golf año 89
30.842

Ventas Volkswagen Golf Rallye
64

LOS concesionarios no tendrán queja de cómo se venden estos dos modelos. Las 500 unidades del Rallye que vendrá a España, ya están adjudicadas por lo que el interesado tendrá que apostar por una opción de compra.

Por su parte, del Integrale se han importado hasta ahora 252 coches de los cuales ya se han vendido 212. No obstante la marca italiana ha pedido a su casa madre otra remesa de 300 unidades, sin que se haya confirmado todavía que sea concedida esta ampliación.

12ª EDICION PARIS-DAKAR

Tres de cada cuatro se quedaron en la cuneta. Ninguno era nuestro.



Esta ha sido sin duda la edición más dura del París-Dakar. 256 coches salieron de París y sólo 64 alcanzaron la meta. Muy pocas marcas, muy pocos equipos consiguieron clasificarse entre los primeros del mundo. Entre ellos el Team Repsol-Nissan: tres Nissan Patrol 4x4 salieron de París y tres llegaron a Dakar entre los veinte primeros. Un éxito que sitúa al Team Repsol-Nissan como primer equipo español en la 12.ª edición del París-Dakar. Una nueva demostración de la dureza, la resistencia y la fiabilidad de los Nissan Patrol 4x4 en todos los terrenos.

CLASIFICACION TEAM REPSOL-NISSAN:

Porcar/Touriñan	8º
Prieto/Juncosa	13º
Babler/Ortiz	20º





"¿CULTIVAR ARBOLES...?"

VUELVE CUANDO ESTEN CRECIDOS, CHAVAL..."

"Y así, despacho tras despacho, con mi título de forestales bajo el brazo y una idea que yo consideraba buena: montar un vivero de árboles y plantas para jardines. ¡Seguro que era un negocio rentable! Pero después de mucho intentarlo, estaba harto de oír lo mismo: "Demasiado bonito, pero poco práctico."

Sin embargo, mi empeño me hizo entrar en el Hispano 20. Allí mi proyecto empezó a tomar fundamento. ¡Tenía su lógica...! Decidieron apoyarme y me dieron el crédito; así de fácil, sin más avales que mi propia firma.

Gracias al Hispano y a su confianza en mi proyecto, hoy tengo mi finca, llena de árboles y plantas que crecen un poco cada día... ¡Igual que el número de jardines que llevamos plantados...! El negocio marcha."

PEDRO LOBON SANCHEZ
Empresario Agrícola

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'P. Lobon Sanchez'.

HISPANO 20, HOY

En dos años de existencia, 35.000 jóvenes clientes. Apoyo a todo lo que sea nuevo, creativo, emprendedor o, simplemente, joven. Como las Asociaciones de Empresarios Jóvenes. Como los artistas que se lanzan en nuestras salas de exposición. Como tus ideas, tus proyectos. Ven, cuéntanos. Cuenta con nosotros.

 **Hispano 20**

NUNCA ABANDONAREMOS
EL ESPÍRITU DE LOS VEINTE

BARCELONA • BILBAO • GRANADA • MADRID • OVIEDO
SALAMANCA • SANTIAGO • VALENCIA • VALLADOLID • ZARAGOZA

PRUEBA

Motor 16

Alfa ha potenciado al pequeño de la gama 75 mediante una serie de aditamentos exteriores que realzan la deportividad del modelo. Además ofrece un mayor equipo de serie y se beneficia de una importante rebaja en el precio final. El Trofeo queda como una atractiva y completa opción de coche medio.

ESTA en boga dentro de la política de marcas, ofrecer versiones en serie limitada, con mayor equipo y personalizaciones de atractivo diseño. Alfa no es una excepción y ha tomado como base al 75 1.6 para ofrecer a sus clientes este Trofeo.

Sin diferencias en cuanto al apartado mecánico, el nuevo 75 se beneficia de unas completas mejoras de equipamiento y de un ajuste en su precio final que hace

doblemente interesante la campaña de lanzamiento. Los Trofeo se distinguen del anterior 1.6 en su espejo exterior derecho, el parachoques y parrilla integrados del mismo color que la carrocería, el spoiler trasero, los faros anti-niebla, aletines en los pasos de rueda y la adopción de unos bajos de carrocería aerodinámicos. A estas nuevas mejoras se suma el anterior equipo de serie con cierre centralizado, elevalunas eléctricos, volante regulable y «check-control».

En el caso del retrovisor exterior derecho se ha mejorado uno de los puntos criticables de los 75. Su reducida visibilidad posterior se beneficia así de un importante aditamento importante para la seguridad.

La marca italiana ha rebajado sustancialmente el precio de esta nueva versión en casi cien mil pesetas, lo que deja al trofeo en 1.800.482 pesetas.

El cliente de Alfa Romeo siempre ha buscado la distinción respecto a otras marcas más convencionales. El carisma de los coches milaneses ha cautivado desde antaño por su fuerte personalidad y la alegría de una mecánica de clara tendencia deportiva. Siendo la menor motorización dentro de la serie 75, este 1.600 centímetros cúbicos rinde sin em-

bargo unos buenos 110 caballos, valor por encima de la competencia. Los aditamentos aerodinámicos y el color rojo terminan de conferir un neto planteamiento deportivo para este coche que, además, es un espacioso y cómodo familiar.

El cuatro cilindros longitudinal es vivaz y cantarín. Sube de vueltas sin ningún complejo respecto a motorizaciones mayores, consiguiendo valores de aceleración y velocidad satisfactorios. La caja de cambios posee unos desarrollos tirando a

VIRTUDES
Comportamiento general
Equipamiento
Precio

ALFA 75 TROFEO
PRECIO 1.800.481 PTAS.

Mando del cambio
Consumos elevados
Fatiga del circuito de frenado

DELL'ORTO

**INTERIOR ATRACTIVO.**

El acabado es vistoso y la instrumentación completa aunque los respaldos no son todo lo anatómicos que deberían.



ALFA ROMEO 75 1.6 TROFEO

UN BUEN PREMIO**FICHA TECNICA**

MOTOR: Delantero longitudinal. Cuatro cilindros en línea. Bloque y culata en aluminio. **Distribución:** Doble árbol de levas en cabeza accionado por cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. **Cilindrada:** 1.570 c.c. **Diámetro:** 78 mm. **Carrera:** 82 mm. **Compresión:** 9 a 1. **Potencia:** 110 CV (81 kw) a 5.800 r.p.m. **Par máximo:** 14,9 mkg (146Nm) a 4.000 rpm. **Alimentación:** Dos carburadores de doble cuerpo Weber/Dell'Orto DHLA 40H. **Encendido:** Electrónico. **Combustible:** Gasolina de 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco velocidades montada sobre el eje trasero formando bloque con el diferencial. **Embrague:** Multidisco en baño de aceite. Mando por cable.

Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h; en 2ª a 1.000 rpm: 13,9 km/h;

en 3ª a 1.000 rpm: 19,6 km/h; en 4ª a 1.000 rpm: 25,4 km/h; en 5ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 3,5. **Diámetro de giro:** 10,1 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Discos situados a la salida del diferencial.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con cuadriláteros transversales, barra de torsión y barra estabilizadora. Trasera: Eje de Dion, tirantes convergentes, doble paralelogramo de Watt y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/70 TR 13. Llantas: De chapa 5,5 JX 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.090 kg.

Capacidad del depósito de combustible: 49 l.



MUY COMPLETO. El nuevo volante destaca ante la consola; los relojes son generosos y de buena lectura.

cortos que aprovechan los 110 caballos de forma muy nerviosa. Las relaciones largas no se descuelgan y la quinta puede mantenerse todo el tiempo que deseemos.

En contrapartida, el accionamiento del mando no es todo lo rápido ni preciso que el estilo de conducción requeriría. Otro problema vendrá a la hora de pagar las alegrías con gasolina; los dos carburadores dobles respiran con voracidad haciendo bajar rápido la aguja del carburante.

La tracción trasera de los Alfa 75 añade otro atractivo. Controlar las reacciones del tren posterior es un placer, el montar el cambio en una posición retrasada consigue un acertado reparto de pesos y para quien guste de conducir disfrutando de una mecánica personalista, tendrá en el Trofeo un motivo de satisfacciones.

CONSUMO	
(Datos en l/100 Km)	
Ciudad	
A 29 km/h de promedio.....	13,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	10,2
En conducción rápida.....	18,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	12,0
A 140 km/h de crucero.....	13,5
A 180 km/h de crucero.....	17,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	17,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	430

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MAXIMA	176,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	19,2
1.000 m salida parada.....	34,8
De 0 a 100 km/h.....	13,1
Recorriendo (metros).....	627
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.....	36,9
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	12,3
Recorriendo (metros).....	366,6
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	16,9
Recorriendo (metros).....	455

FRENTE A SUS RIVALES

A la hora de competir con sus rivales, el Alfa 75 Trofeo sale con bastante ventaja gracias a su precio y su equipamiento. Además es el más potente y el único tracción trasera con carisma deportivo. Sólo le aventaja en precio el Fiat Regata Riviera 1.6 con 1.793.128 ptas, para ser superado inmediatamente por el Peugeot 405 GL con 1.926.593 ptas, el Opel Vectra GL 1.6 con 1.954.788 ptas y el Renault 21 GTS con un precio final de 2.027.819 ptas.

La suspensión y una dirección precisa complementan estas sensaciones. El 75 Trofeo se mueve con agilidad y soltura. Sin alcanzar prestaciones espectaculares aprovecha bien sus cualidades y no echamos en falta mayor caballaje.

Los frenos poseen un tacto fuerte y su respuesta es inmediata y efectiva; calzado con Michelin radiales MXL, se alcanzan buenos márgenes de seguridad en adelantamientos y frenadas. Sin embargo tendremos que dosificar éstas permitiendo que el circuito se refrigere pues en uso continuado se agota rápidamente.

El interior del Trofeo no difiere del de sus hermanos de gama. Unos agradables acabados y una completa instrumentación con el Alfa Control incluido, ponen al italiano en un buen nivel frente a la competencia; el alarde de diseño exterior, de elegantes y bellas líneas, se hace extensivo a los componentes internos.

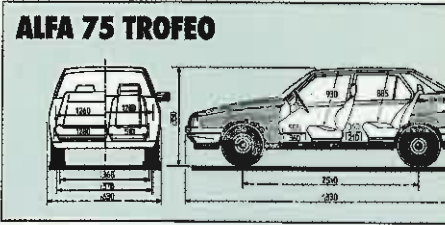
La posición de conducción consigue una buena eficacia deportiva. El asiento envolvente, el volante regulable y el apoyo para el pie izquierdo permiten realizar kilómetros de forma eficaz y relajada.

El precio del Alfa permite hacerse con un modelo tan llamativo como completo y, además, pudiendo optar al aire acondicionado sin que el precio total sobrepase casi los dos millones de pesetas.

En definitiva, el Trofeo 1.6 es uno de esos coches con que los aficionados se premian a la hora de elegir coche. Elección que se hace no sin pasión y viendo más allá de la simple herramienta en que puede convertirse un automóvil si se diseña prescindiendo de la belleza.

Juan Luis Soto
Fotos: A. Blanco

EQUIPAMIENTO	
Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	OP
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricam.....	NO
Mando a distancia.....	NO
Elevavolantes eléctricos (D/T).....	SI/NO
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	NO
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	SI
Faros regulables desde el interior.....	NO
OPCIONES:	
Aire acondicionado: 225.000 ptas. Elevavolantes eléctricos traseros: 25.736 ptas. Llantas de aleación: 84.056 ptas. Servodirección: 105.004 ptas.	



DATOS DEL COMPRADOR

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



MAS AERODINAMICO. Los faldones, las aletas en los pasos de rueda y el aletín posterior, confieren un bello y deportivo aspecto.

Programa para todos los públicos.

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

Diario 16
Cada día más cerca.

CESARE ROMITI: DIRECTOR GENERAL DE FIAT

VOCACION EUROPEA

Una entrevista de
Edouard Seidler

CESARE Romiti, director general del grupo Fiat desde hace doce años, ha añadido un título y una pesada responsabilidad a su cargo, convirtiéndose, en sustitución de Vittorio Ghidella, en el director general de Fiat Auto. Un año más tarde, nos concede en exclusiva su primera entrevista. Ante la pregunta de si se considera el hombre adecuado para dirigir el sector automovilístico de Fiat, dado que él es fundamentalmente un financiero y un estratega, me responde que es ante todo un «hombre de industria» y que, por lo tanto, quiere que se le considere como «un industrial». Cuando le menciono la lucha palaciega de la que él ha salido vencedor y Ghidella perdedor y obligado a dejar la empresa, una batalla de la que se dice ha tratado sobre toda la estrategia del grupo, Romiti responde:

- No se trataba tanto de un cambio de estrategia como de establecer si el conjunto de las actividades de Fiat debían depender de la autoridad de Fiat Auto, como quería Ghidella, o si todo este conjunto debía supeditarse a una autoridad central.

-En fin, una lucha por el poder.

-Si así quiere verlo. Pero desde un punto de vista objetivo, nuestra sociedad Magneti Marelli, que también vende equipamientos a Renault y Peugeot, corría el riesgo de verse frenada en su desarrollo si dependiera de Fiat Auto.

-Sin embargo, parece que Agnelli había apoyado a Ghidella antes de apoyarle a usted.

-Agnelli no ha entrado en el tema en absoluto. Cuando Ghidella ha querido modificar la organización del grupo, Agnelli simplemente ha dicho no. Nos gustaría trabajar como los fabricantes japoneses, que no controlan los sectores de equipamiento de sus grupos. La estrategia de Fiat no ha sufrido ningún cambio y el automóvil sigue siendo la clave de nuestros negocios.

-¿Quiere decir que el problema principal reside en los equipamientos?

-Totalmente.

-Se pensaba que usted quería diversificar Fiat a parte del automóvil.

-Diversificar, sí, pero no fuera del automóvil. Se trata de reforzar nuestra posición en todos los campos en que ya somos fuertes: automóvil, camión, equipamientos, robótica. Por otro lado, el



TEMPRA. La última realización del poderoso grupo es esta berlina de tres volúmenes, hecha al gusto europeo, con la cual Fiat pretende potenciar su presencia en el mercado comunitario.



grupo dispone ya de 60 fábricas en el extranjero, que dan empleo a más de sesenta mil personas. Una cuarta parte del total de nuestra producción se realiza fuera de Italia. La diversificación así entendida es en realidad nuestro cinturón de seguridad.

-Sin embargo, Fiat ha perdido un auténtico «hombre del automóvil» como era Ghidella y que usted no es.

-Ya le he dicho que soy un hombre de industria. Soy un director de orquesta.

-Se comenta con frecuencia que en realidad Ghidella no ha sido sustituido y que tarde o temprano usted tendrá que delegar en alguien.

-Fiat Auto ha modificado su organización. La empresa ahora se estructura en secciones, está descentralizada y ya no depende de un único hombre. En la cúspide hay un comité de siete personas que yo presido en la actualidad.

-Considera por tanto que Fiat está bien dirigida...

-Sí. Sólo hay un problema: la reducción que hemos realizado en el número de las jefaturas, dentro de nuestro proyecto de calidad total, lleva evidentemente a una modificación de poderes dentro de la empresa; esta evolución es a veces difícil de aceptar.

-La digestión de Alfa-Romeo resulta pesada.

-Está resultando mejor de lo que nos habíamos imaginado. Desde luego que la coyuntura nos ha favorecido, junto con el excelente patrimonio humano que hemos heredado. Hemos podido añadir a la producción específica de Alfa algunos productos Fiat y Lancia. El Thema está fabricándose en Arese junto con la gama alta de Alfa Romeo. En Nápoles hemos instalado una cadena para el Lancia Y-10 y la

producción de industriales ligeros Fiat-PSA. Nuestras fábricas no se especializan tanto por marcas como por productos. La producción está aumentando considerablemente, la imagen de Alfa sigue mejorando y vuelve a ganar dinero.

-Sin embargo, nunca han llegado a diversificar claramente la personalidad de sus distintas marcas. En realidad el 164 es más un Lancia que un Alfa.

-Si tiene en cuenta lo que le ha costado a Ford adquirir Jaguar, un simple nombre, a Fiat no le ha salido tan caro pagar sus propias marcas. Hemos heredado el 164. Al final, Alfa Romeo representará las prestaciones, Lancia el confort burgués, Fiat la economía. La multiplicación de nuestras marcas, lejos de resultar una carga, nos llevará a ampliar nuestra clientela. Es el futuro.

-¿Por qué han querido también aso-



EL HOMBRE

Cesare Romiti, 66 años, Director General del grupo Fiat y de Fiat Auto. Realizados sus estudios de Economía comienza a trabajar en distintos bancos italianos y extranjeros. Contratado por el grupo BDP en 1947 llega a director general adjunto y luego director general. En 1968 es nombrado administrador delegado de Alitalia. Director general de la filial financiera del IRI, Italstat, de 1973 a 1974, en que entra en Fiat como responsable del departamento de financiación, planificación y control. Luego es nombrado administrador delegado (director general) del grupo en abril de 1976. El 6 de diciembre de 1988, tras la marcha de Vittorio Ghidella, asume las funciones de éste junto con las de administrador delegado de Fiat Auto.

LA EMPRESA

-Producción en 1989 (estimada): 2,3 millones de vehículos.
-Volumen de negocios en 1989 (estimado): 4,6 billones de pesetas, 3,8 billones en 1988.

DOCTOR.

El pasado año la Universidad Autónoma de Madrid nombró a Cesare Romiti «Doctor Honoris Causa».

ciarse a las firmas también italianas Innocenti y Maserati?

-La empresa no tenía un gran futuro. De Tomaso ha buscado apoyos. Nos ha parecido que podríamos darle un empujón a su negocio, en primer lugar aumentando el volumen de su fábrica en Milán, en segundo lugar agrupando en nuestra gama alta las marcas Maserati y Alfa Romeo, entre las cuales se puede establecer una sinergia.

-¿Seguirán vendiendo modelos de la marca Innocenti? ¿Con motores Daihatsu?

-Tanto tiempo como sea posible.

-Prácticamente controlan toda la producción automovilística italiana, y el grupo Fiat copa el 60 por ciento del mercado nacional. Sin embargo su problema es su debilidad relativa en Europa. ¿Cómo piensa solucionar esto?

-Estamos buscando una solución que nos haga menos dependientes de Italia. Nuestro intento con Saab hubiera podido ser una primera respuesta.

-¿Por qué ha fracasado Fiat en este intento de acercamiento?

-Nuestra propuesta era tan interesante para Saab como para nosotros mismos. No podíamos llegar más lejos y sobre todo no podíamos hacernos cargo -con los ojos cerrados- de las pérdidas de Saab en los próximos años, sin ninguna garantía y sin límites concretos.

-En cualquier caso, Saab no supone un volumen muy importante.

-Eso habría representado la adquisición de una marca cuya presencia es importante en algunas partes de Europa y la posibilidad de tener una red de concesionarios exclusivos del «grupo Fiat». Pero confiamos en encontrar otras soluciones.

-¿Cómo podrán conservar el 60 por ciento del mercado italiano después de 1993?

-No creemos que sea posible. Lo que perdamos en el mercado italiano queremos compensarlo con el mercado europeo. Ya estamos listos para ello, en la medida en que hemos rebajado considerablemente nuestro punto muerto. En este aspecto, creo que ya somos tan buenos como los americanos. Y mejoraremos nuestra calidad...

-Eso, la calidad, puede resultar cara.

-Más bien al contrario. Es la falta de calidad lo que a la larga, resulta caro.

-¿Cómo resistirá la Europa del Sur, ahora protegida con las cuotas, a los japoneses?

-Los mismos japoneses nos han dicho que la empresa europea que más temen es la nuestra. Nosotros les alcanzaremos en lo que se refiere a calidad y fiabilidad. Sin embargo, ellos temen no ser capaces de tener nuestra imaginación, nuestra creatividad, nuestra fantasía, nuestro equilibrio...

-El estilo se compra. Eche un vistazo a Pininfarina, Giugiaro: ¿Trabajan para Japón?



MASERATI. Esta empresa ha sido una de las últimas adquisiciones del grupo Fiat.

E

chamos muchísimo de menos a Seat. El gobierno español no cumplió y nosotros teníamos problemas en Turín.»

-Cierto. Los japoneses creen que los fabricantes del Sur de Europa les sacarán ventaja cuando les alcancen en el tema de la calidad. Y los efectos de nuestra «política global», que ya se pueden apreciar en los nuevos Uno y Lancia Dedra, nos confirman esta creencia. La principal ventaja que los japoneses tienen en Europa es crear empresas totalmente nuevas. Si pudiéramos dejar de producir el Mirafiori y partir de cero, lo cual no pensamos hacer, también seríamos más eficaces.

-Los pronósticos de penetración japonesa en Europa, hacia 1995, se sitúan entre el 18 y el 25 por ciento. ¿Cuál es su pronóstico?

-Afortunadamente será mucho menor. La CEE, que por fin ha aceptado el periodo de transición, ha progresado mucho en cuanto a incluir en la cuota general todos los coches japoneses, sin tener en cuenta el lugar de fabricación.

-Fiat es el fabricante occidental con mayor fuerza en la Europa del Este. A sus anteriores operaciones en la URSS, Polonia y Yugoslavia, ustedes acaban de suscribir un nuevo acuerdo de «joint-venture» con Moscú.

-Queremos integrar todas las fábricas del Este en nuestro sistema global, lo que implica un nivel de calidad igual para todos.

-¿Quiere decir que piensa vender en Europa Occidental bajo la marca Fiat, coches fabricados en la URSS?

-Desde luego. No es exactamente lo mismo que con los Lada. Esta vez se trata de una asociación. La exportación correrá a cargo de Fiat.

-¿Es éste un primer paso hacia una nueva Europa?

-Hace falta imaginación para lo que su-

ceda después. Tras los acontecimientos del Este la noción de Europa se ha ampliado hasta la consideración de «casa común europea», lo cual abre toda una serie de perspectivas fascinantes, pero que también acarrea serios problemas políticos y económicos. En cualquier caso, Fiat está bien situada ya que somos conocidos y apreciados en el Este.

-Giovanni Agnelli ha predicho sólo dos fabricantes en Europa para el año 2000. Iacocca ha dicho que cuatro.

-Después de la predicción del señor Agnelli, firmas como Alfa Romeo, Seat, Jaguar y Saab han sido adquiridas por otros grupos. Es evidente la tendencia a la reducción. Sin embargo, creo que quedarán más de dos.

-De los seis grandes, ¿cuál permanecerá?

-Desde luego, Fiat. No sé como terminará todo en Francia, pero creo que los dos fabricantes quedarán. Los alemanes también son numerosos.

-Ha mencionado a Seat, que fue filial suya antes de ser adquirida por VW. ¿La echan de menos?

-Muchísimo. El Gobierno español no cumplió en su momento con las promesas de liberalización de precios y autorización de medidas de reestructuración. Y nosotros teníamos también nuestros propios problemas en Turín.

-Han fallado en su intento de volver a España en lo que respecta a los camiones.

-España ha escogido Man y Mercedes Benz. La decisión, creo, ha sido más política que técnica. El Gobierno alemán apoya muy bien a sus empresas en el extranjero.

-No se ha vuelto a oír hablar de la colaboración entre Chrysler y Alfa Romeo en el mercado americano.

-El programa sigue su curso. Lanzaremos el 164 a finales de la próxima primavera. No somos ambiciosos con este modelo, seis a siete mil unidades para empezar, contando con la ayuda de una parte de los concesionarios Chrysler.

-¿Cuáles son sus tres prioridades?

-En primer lugar, lo que denominamos calidad global. Nuestra segunda prioridad es nuestra expansión en la Europa Comunitaria. La tercera son las personas: formar directivos de calidad, saber motivarlos, ponerles en acción.

-¿Cuáles son sus deseos hoy en día?

-Primero que Fiat se desarrolle mucho más rápido en los próximos diez años de lo que lo hizo durante los diez precedentes. Mi segundo deseo es que el cambio generacional de la empresa se desarrolle de forma positiva

y que, viendo a los más jóvenes alcanzar la cumbre, yo pueda retirarme. Mi tercer deseo está relacionado con el anterior: tener una vida privada y hacer todo lo que hasta ahora no he podido.

Si no ves, no conduzcas.

Si conduces, hazlo con seguridad.



Faros antiniebla y largo alcance Hella

Niebla cerrada, lluvias torrenciales, nieve, curva a la derecha y la carretera no aparece. En estas situaciones, si no ves, no conduzcas. Por eso para verlo claro, por tu propia seguridad, instala faros antiniebla o de largo alcance Hella.

Diseñados para integrarse en la carrocería de su coche, realzando su estética. También con rejillas y spoilers creados para cada modelo.



Hella 155



Rallye 2000



Comet 500



Yumbo 210



Tecnología a la vanguardia del automóvil

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.*



PEGASO Z-102 STC

DE LA CHATARRA A LA GLORIA



DETALLES ESPECIALES. Son los detalles que caracterizan las obras de Touring, los carroceros italianos que vistieron los mejores Pegaso. Elegancia y carácter para un coche que marcó su época.

TIENE los rasgos felinos de una máquina de competición, la fiereza de un biplaza creado para enfrentarse con los circuitos más castigadores. Es el Pegaso Z-102 Spyder Touring Competición, el diseño más logrado del increíble Wifredo Ricart, un coche destrozado en los entrenamientos de Le Mans de 1953, que ha vuelto a la vida gracias al empeño de un equipo de artistas de la mecánica capitaneado por el americano Stephen Block.

Es un ejemplar único, irreplicable, uno de los reyes de las últimas Mille Miglia disputadas en Italia. Block está orgulloso de su coche y su emoción llega hasta el paroxismo cuando conduce este lujo blanco-nacarado por carreteras flanqueadas de espectadores, por fanáticos capaces de apagar el rugido del motor con sus gritos de admiración cuando el compresor silba hasta el infinito, momento en que el Pegaso sale disparado hacia delante, al tiempo que deja en el asfalto las huellas negras de sus ruedas maltratadas, la mejor tarjeta de visita de una violencia desenfrenada.

La criatura más estremecedora de Wifredo Ricart ha vuelto a la vida tras un larguísimo proceso de reconstrucción, tras casi ocho años de trabajos forzados que han transformado una chatarra deformada en una pieza perfecta, idéntica a la pilotada por Juan Jover y el Príncipe de Meternich en la prueba francesa de resistencia, un coche que era capaz de alcanzar los 231 kilómetros por hora de velocidad punta en la recta de Les Hunaudières, según comentan Coma-Cros y Mosquera en su libro «Wifredo Ricart, la pasión del automóvil», la obra de consulta por excelencia para todo lo referente a los Z-102, la «biblia» de todos los «pegasistas».

La historia de ese renacimiento comenzó en 1981 cuando Stephen Block compró unos restos de desguace distinguidos por una placa curiosa, la placa Pegaso con el número de chasis 0145, que autentificaba la nobleza de un chasis que sólo tuvo, en su momento, dos hermanos gemelos, dos hermanos que viven todavía en tierras españolas pero en condiciones bastante deplorables.

El coche que Block encontró en tierras americanas estaba carrozado como un coupé, con capota dura, mientras que su motor, un ocho cilindros en V, había perdido el compresor Roots que daba su tono energético al conjunto. La máquina de competición herida en Le Mans, destrozada en un accidente que estuvo a punto de costarle una pierna a su piloto, Juan Jover, se reconstruyó en Pegaso bajo una idea más pacífica. Para la mecánica se buscó una solución tranquila, un motor atmosférico de ocho cilindros en V con 3,2 litros de cubicaje, mientras que la carrocería, disfrazada de coupé, perdió su agresividad primitiva. El coche reconstruido sirvió de modelo para el catálogo Pegaso de 1955.

Ese mismo coche pasó por otros tres dueños más antes de llegar a Estados Unidos en 1963; en ese momento sufrió la peor afrenta de su vida, la sustitución del

motor Pegaso original, estropeado, por un motor Ford V-8, mucho menos noble, mucho más vulgar.

Esa fue la máquina bastarda que Stephen Block adquirió en 1981. La transformación, una verdadera metamorfosis, comenzó a gestarse desde aquel mismo instante, una metamorfosis salpimentada por detalles curiosos, cómicos, claves para entender la vuelta a los orígenes de esta máquina.

Uno de esos detalles se relaciona con la adquisición del compresor volumétrico. El aficionadísimo e insistente Block había localizado un compresor Roots original en su tercera visita a la factoría barcelonesa de la marca; el compresor estaba almacenado en Madrid y

ante esa contingencia el americano no dudó en subirse al primer avión del «puente aéreo» para recoger la pieza con sus propias manos, para acariciarla.

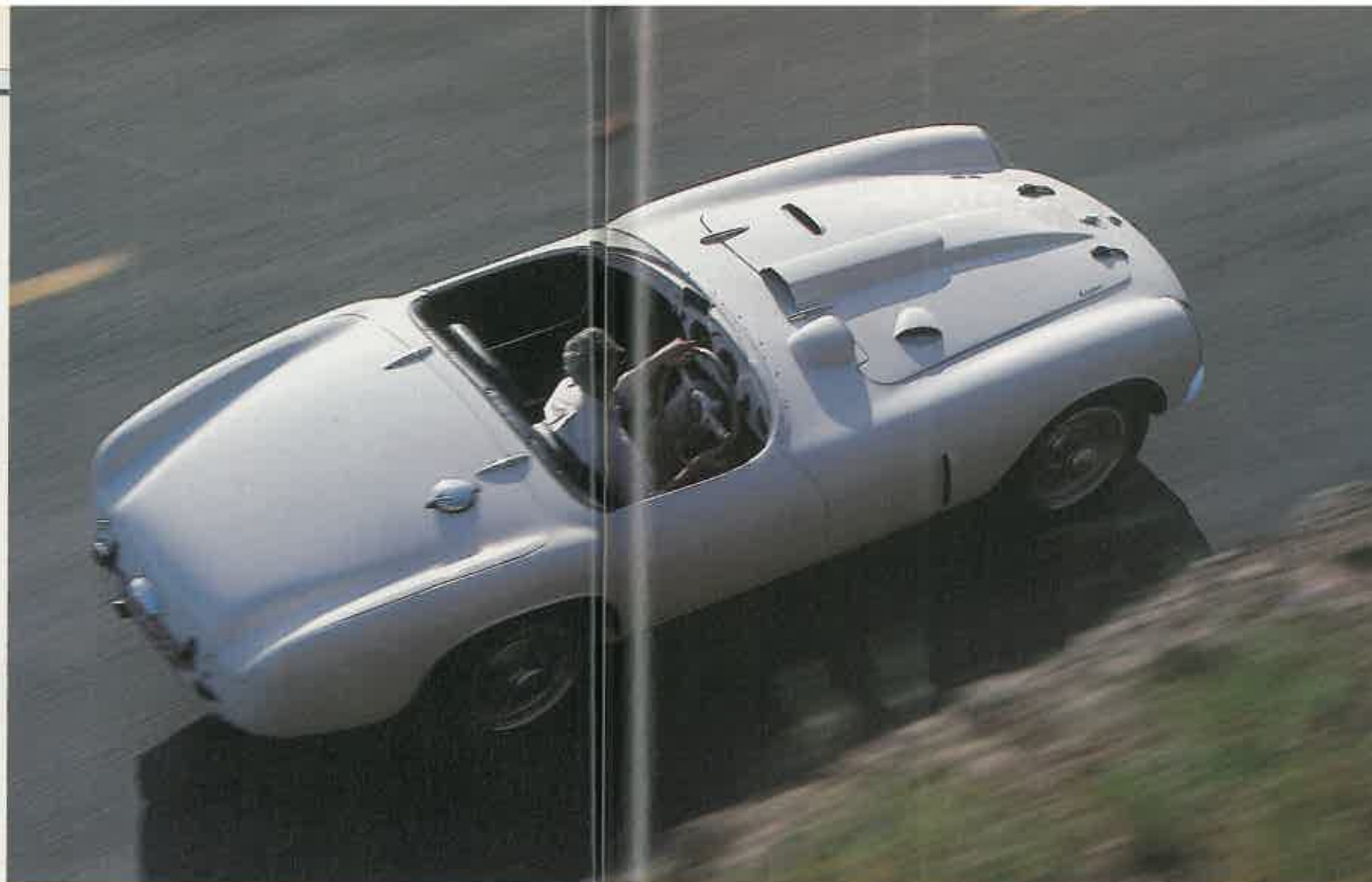
Una operación aparentemente sencilla se convirtió, de golpe, en una auténtica jugada rocambolesca; el taxi dejó a Block en una puerta equivocada del complejo Pegaso, de dimensiones espectaculares; el taxi, una vez cumplida su misión, desapareció con su maletín, con todos los contratos y con las referencias. Una llamada a la policía tras encontrar la puerta exacta, so-

propia Pegaso; Ivan Zaremba y Chuck Mathewson se encargaron del ensamblaje de todo el conjunto; Ross Cumming y David McCarthy se enfrascaron con el motor, obsesionados siempre con la localización de un carburador Weber especial para este motor, un carburador idéntico al montado por los monoplazas Maserati 4 CLT de Gran premio; mientras Don Nichols, antiguo propietario de una escudería de Fórmula 1, hizo un frontal perfecto, con capó incluido, sobre la base de unos bocetos realizados en nuestro país por otro «pegasista» apasionado.

Las tareas de búsqueda, de montaje, han durado más de ocho años, pero el resultado final es impecable, perfecto, es un Pegaso excitante, con 286 caballos mecánicos de la mejor raza, un verdadero misil que exige manos de hierro a su piloto. Un coche de valor incalculable, más joven que el modelo original, con detalles como el color de su carrocería, un tono marfil elegido por el propio Carlo Bianchi Anderloni, impulsor de los talleres Touring, el responsable de los rasgos irrepetibles de este Pegaso Z-102 Spyder; elección hecha tras examinar una serie de muestras presentadas a su examen.

Stephen Block no ha rehecho el Pegaso para encerrarlo tras cuatro paredes y esperar a que su cotización alcance cifras astronómicas, todo lo contrario, lo ha llevado al campo de batalla, a las Mille Miglia de 1989. El entusiasta americano consiguió acabar la prueba sin problemas, toda una heroicidad si se tiene en cuenta la fragilidad crónica de todos los Pegaso.

Operaciones sencillas se convirtieron en historias rocambolescas, como sucedió con el compresor volumétrico Roots.

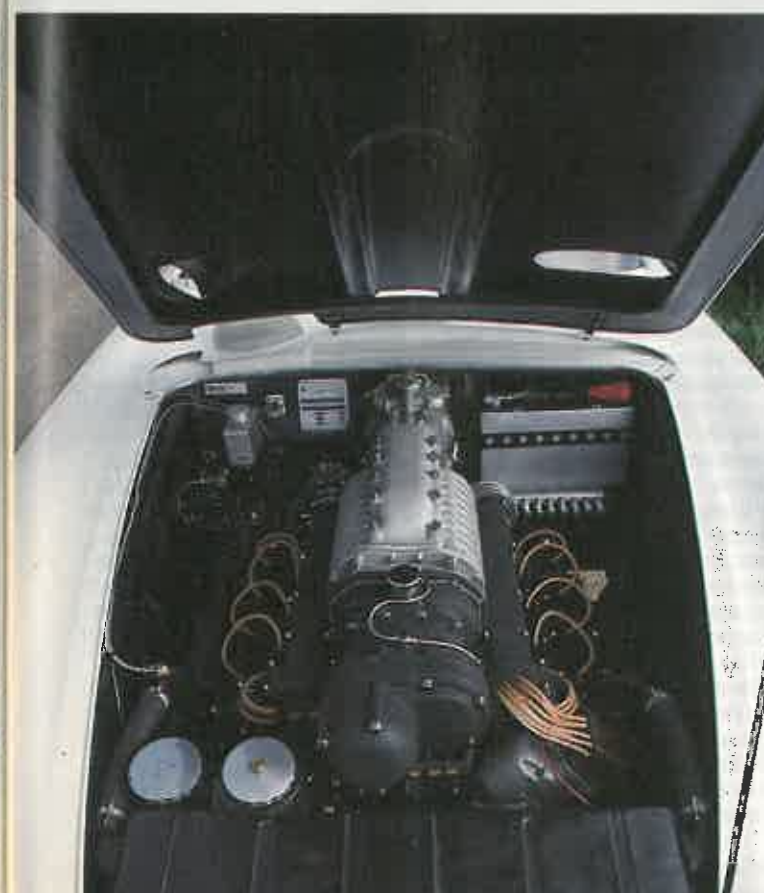


EN CARRERA.

La primera aparición pública del Z-102, una vez restaurado, tuvo lugar en las Mille Miglia italianas. El coche estuvo siempre bajo «los ojos de España».

lucionó el problema en menos de una hora y el «pegasista» pudo retornar a USA con el compresor facturado como equipaje de mano, para no perder de vista una pieza tan preciada.

La tarea de reconstrucción del Z-102 Spyder Touring Competición siguió en distintos frentes. El motor adquirido por este conocedor en una subasta estadounidense carecía de muchas piezas fundamentales, elementos que debieron fabricarse de forma artesanal; los escapes se conformaron en una fundición californiana a partir de unos planos adquiridos a la



PURA RAZA. El cuadro de mandos tiene el estilo espectacular de las máquinas de competición. El motor es un prodigio mecánico, coronado por un fabuloso compresor Roots..

Block se situó en la línea de salida de Brescia con una sensación especial, la sensación de sentirse contemplado por «los ojos de España», y así llegó a la meta, envuelto siempre en el rugido armonioso de un ocho cilindros salvaje, capaz de deglutir, sin el menor rubor, más de treinta litros a los cien kilómetros, y eso sin el compresor empeñado en soplar «rayos y centellas» en un motor de carreras que pide a gritos un pie derecho pesado. ○



CARAVANING 90

MENUDA CASAMOVIL

El mundo del Caravaning ha vuelto a darse cita en la ciudad de Barcelona. En esta decimocuarta edición, a la fuerte presencia internacional hay que añadir la favorable respuesta de todos los fabricantes españoles que también presentaron importantes e interesantes novedades.

ENTRE los fabricantes españoles, Roller presentaba su nueva serie Class, unas caravanas de la clase superior, bien equipadas y con excelentes acabados en las que destaca exteriormente su base más ancha y su línea aerodinámica. En la serie Jet, gama media, se han retocado los interiores, mien-

tras que la Aloha, presentada en 1989 sigue invariada. Un nuevo producto es la caravana Fiesta, dentro de las gamas más sencillas, a la par que Roller distribuye ahora en nuestro país las autocaravanas italianas Safari.

Por parte de Moncayo cabe destacar la presencia de tres nuevos modelos, el Viena dentro de la serie Oro, el modelo Venecia dentro de la serie Europa, y el 3,70 SL, el primer prototipo que dará lugar a una nueva serie: la Joven. Este fabricante es ahora el distribuidor exclusivo para nuestro país de las autocaravanas Mobilvetta, lo que además le servirá para introducir sus modelos en Italia.

Benimar presentaba la nueva integral Europe 5.000 sobre base Peugeot, aunque puede realizarse sobre cualquier base. Ello además ha coincidido con una total renovación de coloridos e imagen y el empleo de la energía solar para recargar la segunda batería.

Boos ponía mayor énfasis en las autocaravanas importadas que en las suyas

propias. Así la estrella era el Arca America 615, una de las más lujosas y caras de la muestra: seis millones y medio. Un precioso interior, obra de Giugaro, instalación de gas para ser alimentada desde los futuros depósitos de las gasolineras, ducha y asco independientes entre sí, climatización, etc... son algunos de sus ases. También este fabricante importa las caravanas Auto-Roller y una minúscula Pluma al precio de 375.000 pesetas. La importante presencia de pequeñas caravanas o autocaravanas como pueden ser la citada Pluma, las Rápido, las Estérel o el Bambi y el Rascal, ha sido uno de los hechos relevantes del salón.

Hergo, otro de los importantes nacionales, presentaba su conocida gama pero con colores nuevos y una renovación interna destacable. Catusa ponía mayor énfasis en la serie Canadá, y los alicantinos de Alucasa y Movilcasa, exponían sus mobil-homes de cerca de once metros de longitud. En este terreno las realizaciones son cada vez más numerosas y así se po-

dían ver los fabricados por Galaxy, Moncayo, Benimar, y la lujosa Land Haus 750 TFM de Hobby.

Entre los importados destacaba Knaus cuyo modelo Euro-Trend ha sido realizado a través de una encuesta con el ADAC alemán cuyos socios manifestaron sus deseos en la materia. Ello ha dado lugar a una caravana distinta pero muy práctica con algunas innovaciones como es, por ejemplo, la doble puerta con «recibidor» para así, en climas fríos tener un espacio aislante. Este fabricante también exhibía sus autocaravanas Traveller con distintas posibilidades de motorización -Fiat o Peugeot-, de coloridos, o de distribuciones.

Interesante también la presencia de Dethleffs con la serie Nomad y Newline, ambos con un nuevo modelo, y el destacable pero minúsculo modelo Bus 423 sobre chasis Alko.

Adria también ha hecho una importante renovación interior, especialmente en su serie Optima, al tiempo que todos sus productos ahora están realizados sobre chasis Alko. Otros fabricantes como Sterckeman, Gruau, Lord Munsterland Eriba, Tec, Caravelair, Hobby y Burstner, también ofrecían novedades. En el campo de las autocaravanas era destacable la presencia de los productos de Laika, Au-

tostrar, CI, Pilote, Rimor, Elnagh o Hymer por no citar más que unos cuantos.

Otro terreno a destacar es el de los remolques que se convierten en tienda de campaña. En este campo la oferta es también amplísima y los fabricantes nacionales y foráneos numerosos: Imap, Conver 13, Combi-camp, Comanche, King-way, Jamet, Cherokee, Randger o Alpen-Kreuzer. Asimismo, algunos fabricantes ofrecen opciones para convertir furgonetas en autocaravanas como es el caso de Llarmobil o Campervan.

En lo que respecta a la técnica una de las más importantes novedades era la que presentaba el mayor fabricante de chasis para caravanas y autocaravanas, Alko, que llevó a Barcelona el nuevo cabezal con acoplamiento estabilizador que funciona con material de fricción en lugar de engorrosos reenvíos. También mostraba los cubrelanzas plásticos y la rueda-jockey con doble velocidad de husillo. A todo ello hay que añadir que se encontraban presentes otros fabricantes, como Geplasmetal con nuevas suspensiones para remolques ligeros, y un sinfín de fabricantes de accesorios que luego son tan importantes para disfrutar de una caravana o autocaravana.

DEL LUJO A LA COMODIDAD.

Desde la Hobby Land-Haus (izda.) a la minicaravana de Esterel (izda.arriba) o Rápido (izda. abajo) casi todas las firmas han estado presentes en Barcelona. Sobre estas líneas, un interesante sistema de energía solar con la Benimar (arriba) y un kit para transformar una Vanette en una autocaravana, por poco más de un millón de pesetas (abajo).



La presencia de los fabricantes europeos ha sido importante. No lo es menos el esfuerzo de la industria española.

Texto y fotos: J. L. Aznar

PRESTACIONES DEL CROMA

DESDE hace poco tiempo soy poseedor de un Fiat Croma CHT en su versión de 90 caballos. Quisiera saber cuáles son las cifras de prestaciones reales obtenidas por ustedes en la prueba de este coche, sobre todo la aceleración de 0 a 100 kilómetros, recuperaciones y los desarrollos del cambio. También me gustaría saber a dónde tengo que dirigirme para obtener el número en el que se ha probado este modelo.

Por otra parte, en la prueba a fondo del Senator 3.0 24v (número 323) aseguraría que el gráfico de dimensiones pertenece a un Omega y no a un Senator.

Marcos de la Torre
La Coruña



R.- Los datos que usted solicita son los siguientes: El Croma CHT acelera de 0 a 100 kilómetros en un tiempo de 11,8 segundos. Las recuperaciones del Fiat pueden calificarse de normales para una berlina de sus características y peso. Este modelo invierte 24,2 segundos en 400 metros desde 40 kilómetros por hora en 4ª velocidad. En 5ª y en la misma velocidad y misma distancia, emplea 26,3 segundos. En 1.000 metros desde 40 kilómetros por hora en 4ª emplea 41,0 segundos. Circulando en 5ª y a 40 kilómetros hora emplea en 1.000 metros un tiempo de 45,6 segundos. De 80 a 120 kilómetros hora en 4ª el Croma emplea 14,8 segundos y en 5ª velocidad emplea 19,6 segundos.

Los desarrollos de las cinco velocidades del CHT son las siguientes: en 1ª, 2ª y 3ª a 1.000 revoluciones por minuto, los kilómetros por hora son 8,6-14,5-23,5 respectivamente. En 4ª y 5ª girando el motor al mismo número de revoluciones alcanza una velocidad de 33,2 y 39,8 kilómetros a la hora.

El Croma CHT se ha probado en el número 164 y si usted desea adquirirlo, únicamente tiene que ponerse en contacto cuando lo desee

con nuestra sección de suscripciones.

Con respecto a su última pregunta hemos de manifestarle que la silueta que se publicó en el número 32 corresponde al Senator 3.0 24 válvulas. De todas maneras hay que decir que el Omega y el Senator tienen las mismas dimensiones interiores, por lo que en el caso de que este gráfico hubiese correspondido al Omega tampoco se habría producido un error.

DOBLE FILA DE CAMIONES

EL motivo de mi carta, es hacer llegar a las autoridades competentes un suceso que se produce a diario. Se trata de las aglomeraciones que se producen en la plaza de Legazpi. Una plaza en la que circular es una aventura bastante difícil y que se complica aún más si se pretende acceder a ella por el Paseo del Molino. En esta calle, los camiones están aparcados en dos y tres filas, dejando un único carril para circular, con el consiguiente problema para los usuarios. A mí siempre me ha sorprendido el que continuamente estén pasando por la zona agentes de la Policía Municipal y que todos hagan la vista gorda ante este problema.

Me gustaría que mi carta sirviese para algo, ya que por mucho que el Ayuntamiento insista en que se van a tomar medidas contra los conductores que aparquen en doble fila, después resulta que los camiones pueden aparcar donde les venga en gana pese a su considerable tamaño. Y es que a lo mejor ahora los camiones molestan menos que los turismos normales.

Carlos Gisbert
Madrid



GRACIAS CAMPSA

HACE pocas fechas, sufrí el gripaje de mi moto en la carretera de circunvalación de Madrid, la M-30. Después de recuperarme del tremendo susto, me planteé la posibilidad de dejar la moto aparcada en el arcén, pero en previsión de la aparición de algunos amigos de los ajeno decidí llevarme la moto. Lo que en principio



parecía una aventura fácil y sencilla se convirtió para mí en un auténtico suplicio, ya que a la altura en que sufrí la avería no existía ningún sitio que reuniese unas condiciones mínimas para dejar estacionada la motocicleta. Estuve andando con la moto a cuestas más de dos kilómetros y cuando ya me encontraba en la calle Arturo Soria, vi unos anuncios de una gasolinera que está situada en la Avenida de San Luis, calle que une Arturo Soria con Hortaleza.

Me encaminé hacia ella y después de hablar con uno de los empleados de esta estación de servicio, dejé la moto aparcada en sus instalaciones. Luego emprendí la difícil y engorrosa búsqueda de un vehículo con el que poder trasportar la moto hasta el taller. Conseguir este vehículo me llevó toda la tarde y cuando me personé de nuevo en la gasolinera, comprobé que habían puesto una valla para proteger la moto y como me aseguró otro empleado habían estado pendientes de ella durante todo el tiempo que la moto estuvo allí aparcada.

Desde estas líneas me gustaría agradecer a los trabajadores de esta gasolinera de Campsa la atención que me prestaron, cuidando la moto en todo momento. Espero que este comportamiento se haga extensible al resto de la red y que este buen trato hacia mi persona sea el resultado de la nueva campaña de imagen que esta llevando a cabo la firma Campsa.

Juan Luis Fernández
Madrid

La tira de comics



Este domingo, va a saber lo que es bueno, con Gente del fin de Semana de Diario 16. El 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 historietta completa. Cada domingo tiene una cita.

Con «Gente de Comic», en Diario 16.

Diario 16
Cada día más cerca.

INTERPRESENTS EN ESPAÑA

El próximo día de San Valentín se pondrá en marcha en toda España el nuevo servicio Inter presents de perfumería, un sistema para realizar obsequios de un punto a otro del país, con tan sólo dar la orden en uno de los establecimientos seleccionados por la red. Un equipo español de expertos en marketing y comunicación ha diseñado y desarrollado este nuevo servicio de regalos persona a persona que en el plazo de tres meses se organizará también en Francia y Bélgica.

DEVIL NEW LOOK

La conocida marca francesa de escapes Devil ha presentado sus más recientes productos que abarcan una amplísima variedad de coches y modelos. Los nuevos productos comprenden las salidas de escape y colectores con



usos tan diferentes como son la carretera o la competición y con distintas configuraciones. En efecto, Devil ofrece escapes a partir de la salida del colector original o simplemente embellecedores finales. De este modo se da satisfacción a todas las exigencias y bolsillos.

FORD CON EL DEPORTE

Se ha celebrado recientemente el acto de entrega de los premios a los mejores deportistas españoles del mes que concede la firma Ford en colaboración con la Asociación de la Prensa Deportiva. En esta ocasión los galardonados han sido Ana Bautista como mejor deportista del pasado mes de agosto y que no pudo recoger con anterioridad su premio por sus múltiples compromisos deportivos; el golfista José María Olazábal por su actuación en el pasado mes de noviembre y el también golfista Manuel Piñero



como mejor deportista español del mes de diciembre. El premio para los tres ganadores era un magnífico reloj Rolex.



FRENOS MAGURA

La firma Magura ha presentado su novísima gama de frenos

hidráulicos para bicicleta. Estos incrementan notablemente la seguridad del ciclista no sólo por aumentar la potencia de la frenada sino por la mejora que el ciclista siente en cuanto a dosificación y tacto. El acabado es otro de los puntos fuertes de este nuevo producto de altísima calidad que por ejemplo ha conquistado hace poco tiempo el Campeonato del Mundo de Trialsin al ser utilizado por el fabricante español Monty. Magura es importado en la actualidad por la firma Europa Car.



TURINI EN GERONA

El conocido establecimiento barcelonés de recambios y neumáticos Turini acaba de abrir una nueva sede en la ciudad catalana de Gerona. El nuevo local está situado concretamente en la calle Santa María 5 y 7 y ofrece a todos los automovilistas gerundenses su extensa gama de productos para el automóvil y su inestimable experiencia en los trabajos relativos a puntos tan distintos dentro del automóvil como pueden ser la suspensión, los frenos, los amortiguadores y la dirección. Como en la Ciudad Condal, Turini también piensa incidir en el amplio sector de automovilistas amantes del deporte a los cuales ofrecen las primeras marcas que se pueden encontrar dentro de un competido y amplio mercado.

FORMATGER: CINCUENTA AÑOS

El concesionario de Citroën en Barcelona, A. Formatger Padrosa ha celebrado su primer cincuentenario. Esta casa comenzó sus actividades dentro del entroncado mundo del automóvil en el año 1939. Concretamente sus operaciones en un primer momento eran como taller y venta de las conocidas marcas Studebaker, Cadillac, Rolls-Royce... Luego y



con el paso del tiempo fueron centrándose en la marca francesa Citroën de la que comenzaron siendo agentes para pasar a ser después concesionario y hasta llegar al momento actual en el que tienen dieciséis sub-agentes y seis puntos de venta con sus respectivos talleres. Todo esto incide en que Formatger tenga una posición predominante dentro del mundo Citroën de la Ciudad Condal. En la fotografía que ilustra la presente noticia de empresa se puede observar a dos generaciones de Formatger con motivo de tan jubiloso momento. Aparecen junto al nuevo modelo de esta firma francesa, el Citroën XM, el fundador Alberto Formatger acompañado por sus hijos Alberto y Jorge.



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

PORSCHE 911 Targa. Rojo, alerón, aire, cuero, etc. 357 28 72 ext. 143.
FORD Sierra S 2.0i. Rojo, aire acondicionado. 1.300.000 ptas. B-0845-HF. Srta. Mari Carmen. Telf.: 730 04 92. Horario oficina.



GARAJE TOZA

- VEHICULOS IMPORTACION**
- Mercedes 300 CE, semiestreno.
 - Mercedes 260 E, Full Equipé.
 - Mercedes 230 E, seminuevo.
 - Mercedes 190 E 2.6, modelo 89.
 - Mercedes 190 2.3, año 89.
 - Mercedes 190 E, varios.
 - BMW M-3, año 89.
 - BMW 524 TD, año 89.
 - BMW 731 i, semiestreno, Full Equipé.
 - Audi 204, año 89.
 - Audi 200 automático.
 - Audi 100 avant.

C/ Ponzano, 25. Telf.: 441 11 92 - 441 11 72. Madrid.

DESCAPOTABLES!! Cabriolets, «compramos riguroso contado», incluso averiados, sin funcionar, con documentación extraviada, «deportivos», «clásicos», «antiguos», «modernos», pero han de ser descapotables en buen o en 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. Telf.: 93/418 40 29 ó 418 50 75 ó 418 48 84. Sr. Jaime.

LAHORE
CONECTOR DE BATERIAS SUPER RAPIDO

APLICACIONES DEL PRODUCTO
COCHES, EMBARCACIONES, CARAVANAS, AUTO-CASAS, VEHICULOS DE CREVAÑO, ETC.
Virgen de la Peña, 9 - 28027 MADRID
teléf.: (91) 403 41 08 - Télex: 42409
FAX: (91) 404 74 91

SE VENDE
BMW M-5 AÑO 89
TODAS EXTRAS
TELEF.: (968) 61 31 58
61 56 95
horas oficina :Antonio

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

DONATO HERGUETA VENDE
RENAULT 11 GRUPO A
RENAULT 5 GT RALLYE
RENAULT 5 GT COPA RENAULT
TELEF.: 6 91 37 63

INSTAL AUTO
Miguel Aracil, 66
Teléfono: 373 82 58 - 373 84 55
28015 Madrid

RECIBIMOS SEMANALMENTE COCHES DE DIRECTIVOS DE EMPRESAS ALEMANAS; CONducidos LA MAYORIA POR CHOFERES, CON MUY POCO USO, Y TODO 1 AÑO DE GARANTIA. **ASEGURESE DE LO QUE COMPRA**

Autotéléfonos Autorradios Aire Acondicionado Accesorios Aerodinámica Alarmas

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

LANCIA BETA COUPE 2000
AIRE ACONDICIONADO, MAGNIFICO ESTADO, 525.000 PTAS. Mariñenas. Carmen. Tfno.: 91/336 14 42.

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

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

UNA OCAION DE AMIGO.
Estamos donde siempre.
P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

DESCUBRA EL VECTRA



Descubra la atractiva sensación de conducir al ritmo de nuestros días.

OPEL VECTRA.

En versiones 4 ó 5 puertas. Con el más bajo coeficiente de penetración de su categoría: tan sólo 0,29.

Con una amplia gama de motorizaciones que le permitirán disfrutar de hasta 150 CV de potencia.

Descubra también el Vectra 2000. Con 16 válvulas, sistema antibloqueo ABS y tracción a las 4 ruedas.

ENTREGA INMEDIATA

*Nuevo Vectra
¡Opel mejor que nunca!*



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. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S.A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S.A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S.A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S.A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S.L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S.A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S.A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S.A.

Avda. Constitución, 136 Tel. 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

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	Marca y modelo	Año	km	Precio
Alpine V6 Turbo	9/87	12.000	4.500.000	Mercedes 190 2.3 16V	86	47.000	3.700.000
Mercedes 300 CE	9/87	24.000	6.500.000	BMW 524 TD S5 Full Equip	9/88	10.000	4.900.000
Renault 11 Turbo	85	60.000	890.000	Renault 5 C	86	9.000	850.000

Particular vende

MERCEDES BENZ 500 SEC

año 85, negro, interior en cuero negro, rebajado de amortiguadores, 245 cv, con toda la gama de accesorios Mercedes.



Tel.: (96) 574 45 59 Oficina.
574 80 80 Particular.
(Sr. Stefan)

VOLVO 740 GL.
Oportunidad de particular a particular. Nuevo a estrenar, garantía oficial. Blanco, aire acondicionado, dirección asistida, ventanillas eléctricas. Telf.: 91/734 84 06. 2.900.000.

FERRARI F-40 unidad 25. 30.000.000 ptas. Admitimos cualquier moneda. 91/265 44 58.

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.

TALLER ELECTROMECHANICO MECANICA EN GENERAL

TALLERES PORTALEGRE

Benito Prieto, 14
(Detrás Metro Opañel)
Teléf. 2 60 83 12

Carabanchel Bajo
28012 MADRID

La Boutique del Automóvil Japonés

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

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

DILZENTICA S.A.

IMPORTADORES
SERVICIO POST-VENTA
GARANTIA



JEEP CHEROKEE 4 x 4

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

Motor Retiro



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

Paseo de Los Dolores, s/n
Tel.: 413 85 01 MADRID
Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

SE VENDE
SIERRA RS COSWORTH
25.000 KM.
IMPECABLE. TODOS LOS EXTRAS, PARTICULAR.
TOTAL GARANTIA
NISSAN PATROL T ALTO
75.000 KM.
TOTAL GARANTIA
TELEFONO: (985) 569321

ANUNCIESE
MOTOR 16
NORTE
Teléfono (94)
435 77 86

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Panda 45 Marbella	85	42.000	425.000	Renault Fuego GTX	86	41.000	990.000
Seat Panda Movida	87	28.000	540.000	Peugeot 205 GT	87	17.000	990.000
Opel Corsa 1.2 S	83	45.000	575.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	8.000	990.000
Volkswagen Polo	85	37.000	590.000	Ford Fiesta XR2	88	21.000	990.000
Mini Moke	88	7.000	670.000	Ford Orion 1.4 CL	87	27.000	990.000
Seat Ibiza Street	88	21.000	725.000	Fiat Uno Turbo I.E.	86	28.000	1.075.000
Renault Supercinco GTL	87	32.000	745.000	Renault 11 TSE	88	19.000	1.075.000
Opel Corsa 1.2 TR 4 p.	87	38.000	745.000	Peugeot 205 GTX	87	26.000	1.075.000
Seat Ibiza 1.5 GL	86	40.000	760.000	Renault 11 GTD	88	18.000	1.100.000
Renault 11 TSE	85	43.000	785.000	Opel Corsa 1.5 Turbo D.	89	17.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.0 Trip	89	11.000	790.000	Peugeot 205 GRD A.A.	87	40.000	1.100.000
Ford Escort 1.3 Ghia	86	42.000	790.000	Ford Sierra 2.0 5 p. A.A.	84	56.000	1.100.000
Seat Ibiza del Sol 1.2	88	14.000	795.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	2 m.	1.000	1.125.000
Seat Málaga 1.5 GLX	86	28.000	825.000	Seat Ibiza SXI	87	19.000	1.150.000
Citroën AX 14 T2S	87	21.000	825.000	Renault 11 TXE	87	17.000	1.175.000
Renault S. GTL 5 puertas	88	18.000	845.000	Citroën BX 10 GT A.A.	86	38.000	1.175.000
Renault S. GTS, E.E.	87	31.000	845.000	Ford Orion 1.6 Diesel	88	21.000	1.225.000
Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	82	48.000	850.000	Renault 11 GTX A.A.	88	13.000	1.225.000
Opel Rascal T.E. (Furgoneta)	89	17.000	875.000	Renault 21 GTS A.A.	87	23.000	1.275.000
Ford Fiesta XR2	85	36.000	880.000	Opel Kadett GSI 1.6i.	85	40.100	1.290.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	13.000	890.000	Renault 21 TXE	86	35.000	1.325.000
Citroën AX 11 TRE 5 puertas	89	10.000	895.000	Renault 21 GTD	87	37.000	1.325.000
Seat Ibiza 1.5 GL 5 puertas	87	23.000	920.000	Ford Orion 1.8 Diesel	3 m.	5.000	1.375.000
Renault 11 Turbo	87	14.000	950.000	Alfa Romeo 75 2.0 A.A.	87	31.000	1.475.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	13.000	975.000	Renault 21 TXE A.A.	87	23.000	1.495.000

DILZENTICA 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

AUTOHAUS MARKL
INTERLENC, S.A.

INTERLENC, S. A.
EMPRESA HISPANO ALEMANA

OFICINAS

ALEMANIA

Opladener Strasse, 219
4019 Monheim
Tfno.: 07 49 2173 51081
Tx 8515941 - Fax: 07 49
2173 31614

ESPAÑA

P.º de la Castellana, 268
28046 Madrid
Tfno.: 314 0536 - Tx. 27245
Fax. 314 0331

- Importe su automóvil directamente de Alemania.
- Más de 100 vehículos en STOCK.
- Consulte nuestros precios sin ningún compromiso.
- Aproveche nuestra organización para importar cualquier producto de la RFA, EE.UU o Asia.

ROVER Sterling, 1 año. 3.500.000. Juan Carlos. Teléfono: 91/872 80 27.
BMW 528i, llantas, BBS, techo, asientos térmicos, cierre, RC Blaupunkt, garantía por escrito. Urge vender. 1.300.000 ptas. 91/777 92 35.

ANUNCIASE EN

MOTOR 16

LEVANTE

Teléfono:
91-268 00 69

Carvan, S.A. Servicio Oficial

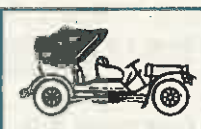
2.500.000 plus.
SCORPIO 2.0i GL 88
EQUIPO EXCEPCIONAL (ABS, A/A, ORDENADOR, TECNO SOLAR, ECU-2, ETC.)

EXP. y VENTA Blasco de Garay, 37-Tel. (91) 244 11 91-28015 Madrid - TALLERES Y RECAMBIOS -



LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00



28045
MADRID

PIONEER
Philips Car
KENWOOD
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

DESCAPOTABLES!!! Cabriolets «compramos riguroso contado», 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. Telf.: 93/418 40 29 ó 418 50 75 ó 418 48 84. Sr. Jaime.

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

VENDO Corrado G-60, color cuarzo metálico, asientos piel, full equip. 93/212 72 12.
VENDO Porsche 944 turbo, azul metálico, full equip, a. acond. 93/418 66 66.
RS Turbo, Ford Escort, 3 años, 70.000 km, vent. elect., cierre central, asientos recaro, ABS, gris metalizado, perfecto. 1.400.000 ptas. 952/81 41 59.
OCASION BMW 520i año 1985. Muchos extras, perfectísimo estado, con garantía. 1.775.000. Telf.: 206 23 39.

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)

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

Indicadores con luz propia

¡DESTAQUESE!

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



MODELOS:

- VOLTIMETRO
- TEMP. ACEITE
- TEMP. AGUA
- PRESION ACEITE
- RPM (M. GASOLINA)
- RPM (M. DIESEL)



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

RS Turbo, Ford Escort, 3 años. 70.000 km, vent. elect., cierre central, asientos Recaro, ABS, gris metalizado. Perfecto. 1.400.000 ptas. 952/81 41 59.
VENDO Golf GTI 16 válvulas, impecable. 8.000 km. Tfno.:

947/37 26 79. 5/89. Alarma. Extras.
COMPRO Simca Rallye. Indicar estado actual, equipo. Apartado 57, Alcaer, Valencia.
PARTICULAR Mercedes 190 16v, full, extras, airbas, techo, cuero, aire y otros.

AUTOALARMAS ultrasonidos, mando distancia, abrepuestas, sirena. 35.000 ptas. Instalada. Tfno.: 91/218 96 59.
ALFA 33 QV 105 cv, M-GN. 58.000 km. Grafito metalizado, aire acondicionado, Blaupunkt, llantas aleación, cierre, elevalunas, muy cuidado. 850.000 ptas. 207 84 12.
OCASION BMW 520i, año 1985, muchos extras, perfectísimo estado, con garantía. 1.775.000 ptas. Telf.: 206 23 39.
PORSCHE 928-S, vendo para despiece. Tel.: (942) 88 37 63.

DESCAPOTABLES!! cabriolets. «Compramos riguroso contado» incluso averiados, sin funcionar, con documentación extraviada, «deportivos», «clásicos», «antiguos», modernos, pero han de ser descapotables en buen o mal estado

Sólo 30 segundos para vencer el invierno con: SPIKES-SPIDER



- El sistema antideslizante más convincente desde que existe el neumático.
- Los SPIKES-SPIDER se montan en 30 segundos.
- Los SPIKES-SPIDER están homologados en todos los países europeos.

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Turisport

delta mics

OFERTA ESPECIAL
Por cada juego de llantas de aluminio le regalamos una alarma con ultrasonidos.
OFERTA VALIDA HASTA EL 30 de noviembre.

1. NIVIA (17" x 10") P.P. 275
2. SUPERSTAR (14" x 10") P.P. 250
3. DELTA RACING (14" x 10") P.P. 250
4. DAYTONA (17" x 10") P.P. 320
5. NIVIA (17" x 10") P.P. 320

DELTA MICS SPAIN
C/ Montserrat, 174
08021 SARADELL (BARCELONA)
TEL. (93) 227 50 66
FAX: (93) 121 90 00

SIDE FJ-1200
COMANCHE

PASEAR EN EL FUTURO

A lo largo de varias décadas, el sidecar cumplió la función de ampliar la utilidad de la moto acercándola al coche. Nadie se planteaba evolucionar el concepto del sidecar, porque en el fondo representaba un «quiero y no puedo» que no sacaba de pobres a sus usuarios. Allá por los años de la postguerra, se trataba de sacar el máximo partido a lo poco que había, y a acoplar una caja de chapa a una moto lo llamaban sidecar y permitía ampliar la función utilitaria de un scooter o de cualquier moto. Los más avanzados tenían capota de plástico para proteger de las inclemencias del tiempo al pasajero, sin darle la posibilidad de ver por donde iba; aquel plástico se empañaba y la sensación era de viajar entre nubes. Todo aquello formaba parte de la odisea ingrata que el hombre aceptaba con tal de poder desplazarse a su antojo. Incluso en el ejército se empleó el sidecar para sacar competitividad bélica a una moto.

En la actualidad, casi en el umbral del siglo veintiuno, el sidecar está presente en la imaginación de muchos intrépidos ingenieros que ven en él la posibilidad de crear un vehículo «snob» que llame la atención de quien quiera, a su vez, llamar la atención, o bien encontrar en el sidecar una forma más para matar el aburrimiento. Ya que cada vez es más difícil deslumbrar a una «chica beautiful» cansada de montar en poderosas motos y de apoyar sus importantes posaderas en los asientos de coches igualmente importantes, puede darse la casualidad de que «pique» a la oferta de dar un garbeo con un sidecar sideral.

En esta ocasión, el ingeniero francés Jean Claude Perrin dio rienda suelta a su imaginación y puso en marcha el proyecto Comanche; un sidecar que encierra simplicidad mecánica y un diseño estético de última hora.

Como base utilizó la Yamaha FJ 1.200 de la que ha conservado enteramente el chasis, la parte mecánica, así como la suspensión trasera. La modificación más interesante consiste en la suspensión delantera que, al haberse suprimido la horquilla original, ha pasado a tener ahora un brazo triangular equipado con un amortiguador Ohlins en la parte superior y dos asimétricos en la parte inferior. Ambos basculan sobre los anclajes del chasis al motor, y un tirante de reacción para la dirección está conectado al buje de la rueda delantera. En la parte posterior, el side está sujeto al chasis de la mo-

EL PLACER DE VIAJAR.

Si montar en moto resulta siempre gratificante, lo es todavía más el viajar en un sidecar como el Comanche.

Su estructura mecánica es sencilla y a la vez ingeniosa. Como resultado, se ha logrado un vehículo que cumple su función de forma satisfactoria, adornado por una gran belleza estética.



Cuando algo se pone de moda, es imposible pararlo. Ahora le ha tocado al sidecar.



to por medio de una estructura de acero igualmente triangular, con el complemento de una barra estabilizadora.

Para el sidecar, Perrin ha recurrido a la fibra de vidrio, a la chapa de aluminio y a un refuerzo en tubo rectangular de acero. Todo el conjunto alcanza un peso en seco de trescientos sesenta kilos y una longitud de dos metros y veintisiete centímetros. La distancia desde el suelo es de dieciséis centímetros por imperiosas razones aerodinámicas.

A la vista de estos datos, se puede deducir que la nueva suspensión con los anclajes y el sidecar, tienen un peso aproximado a ciento veinte kilos.

EL GRAN VACILE

abollaba. Además aquellos side tenían transmisión integral y su solidez era tanta que con aquellas motos no pudo ni el desierto. Por el contrario, el sidecar ha desempeñado siempre el papel de vehículo bondadoso, en el que las damas eran transportadas para protegerlas de las inclemencias naturales.

Siempre en la línea del confort de marcha, se han fabricados sidecars con aire acondicionado, calefacción, bar y más sofisticaciones, todas ellas en función de la extravagancia y el snobismo.

Como es de suponer, la faceta folklórica se ha desarrollado en los Estados Unidos de América, lugar en el que los aficionados al mundo chopper han disfrazado los sidecar de la forma más inverosímil que se pueda imaginar un europeo.

En resumidas cuentas, el concepto sidecar ha sido y es sinónimo de comodidad, aunque en nuestros días es el vehículo vacilón por excelencia. En la actualidad se construyen sidecars de toda clase; desde los más sofisticados a los puramente utilitarios.



igual que la moto, como ocurre con otras versiones de sidecars americanos. En compensación a esto, el habitáculo del Comanche está provisto de dos aberturas laterales que permiten al «copiloto» colgarse a cada lado, según el más puro estilo de conducción side. Hay que tener en cuenta también que el pasajero dispone de dos paneles de mandos a cada lado del habitáculo, que le permiten estar informado de las revoluciones del motor y de la velocidad a la que se está rodando. También dispone de un radiocasette digital con dos altavoces de ochenta vatios de potencia cada uno, con ecualizador. El confort de marcha se ha tenido muy en cuenta para el pasajero, que dispone de un parabrisas regulable y de una capota extensible de plástico para casos de lluvia que, una vez utilizada, se guarda en el respaldo del asiento. En cuanto a la capacidad del habitáculo, este sidecar tiene un espacio calculado en ciento setenta litros cúbicos, con las paredes mullidas con tela ignífuga.

Rodar por encima de los ciento cincuenta kilómetros por hora en un sidecar, es toda una experiencia.

Según las primeras pruebas prácticas realizadas en carretera, el FJ 1.200 Comanche tiene un comportamiento fiable, incluso sobre asfalto en mal estado o a velocidad elevada, y llegado el momento de frenar, existe un repartidor de frenada que regula la potencia entre las dos pinzas de cuatro bombines cada una, situadas en el disco de freno de la rueda delantera, y el freno de una sola pinza que hay en la rueda del sidecar.

Si el Comanche está manejado por manos expertas y cuenta con la ayuda de un pasajero «marchoso», que no tenga miedo a hacer de contrapeso, se le puede ver



UNA SOLUCION PRACTICA. Jean Claude Perrin ha optado por hacer una suspensión sencilla y nada complicada si se quiere separar el sidecar de la moto.

con la rueda del side en el aire al trazar las curvas a izquierda. Siempre en la faceta del equilibrismo, se demuestra el buen reparto de pesos del Comanche cuando se quiere hacer un semitrompo para cambiar el sentido de marcha sin maniobrar. Si se deja al margen la fantasía que acompaña a todo motorista, cabe decir que el Comanche es una butaca modernista capaz de rodar a ciento cincuenta kilómetros por hora durante muchos kilómetros sin problemas y con un confort realmente insospechado. Es algo menos cómodo cuando se plantea la necesidad de dar marcha atrás a este sidecar; en ese caso hay que apearse y empujar con

sólidos brazos hasta encarar al Comanche y colocarlo en la dirección deseada. Si el logro técnico es un acierto, de este sidecar hay que elogiar sobre todo la parte estética, que conjuga a la perfección con la línea de la FJ 1.200. Visto de perfil, el Comanche tiene una armonía estética afilada; sin embargo, a vista de pájaro y desde atrás, recuerda la forma hipotética de un platillo volante.

En resumidas cuentas, el Comanche está hecho para disfrutar del paisaje y vacilar un rato, o mejor dicho, se ha pensado para sentirse clásicos en la época post-moderna, por medio de un tributo más que nos brinda la tecnología y el talento de algunos hombres.

Gigi Corbetta.

EN DULCE COMPANIA. El atractivo de un sidecar es algo peculiar. Al parecer, rodar en él gusta especialmente a las mujeres.



El primer sidecar se fabricó en Alemania en 1907, y su autor recurrió a tiras de madera dobladas con vapor para su construcción, que se parecía más a la proa de un barco que a un sidecar. Rápidamente la madera dejó paso a la chapa de hierro y en algunos casos, como las BMW y Zündapp de la Afrika Korps, el sidecar era mucho más sólido que la moto en sí. Los soldados alemanes, al descender del sidecar se subían de pie en la aleta, que ni siquiera se

La parte estética le fue encomendada a Daniel Correiros, un estilista de origen brasileño que ha conjugado su capacidad creativa con las exigencias mecánicas y aerodinámicas. En cuanto a esto último, no están disponibles los datos referentes al factor CX de aerodinámica. De todos modos, la FJ 1.200 Comanche puede al-

canzar los ciento ochenta kilómetros por hora con toda seguridad. Tanto es así que el Comanche ha pasado por los controles de homologación suizos, suecos y japoneses.

Al contrario que otros sidecar, el Comanche es fijo en cuanto al eje vertical; vale decir que en las curvas no inclina

FICHA TECNICA

El sidecar es acoplable a los modelos Yamaha FJ 1100 y 1200. Suspensión delantera de doble brazo independiente con un amortiguador Holins hidroneumático. Suspensión trasera original de la moto. Suspensión del sidecar de un amortiguador Holins hidroneumático y barra estabilizadora anclada a la moto. Freno delantero con dos pinzas de cuatro bombines cada una y disco de trescientos diez milímetros de diámetro. Freno posterior original de la moto. Freno del sidecar monodisco con una pinza de dos bombines. Dirección independiente de la suspensión. Estructura del sidecar en fibra de vidrio, aluminio y armazón en tubo de sección rectangular de acero. Capacidad interior del sidecar: 170 litros cúbicos. Dimensiones: Peso total: 360 kg. Longitud máxima: 2.270 mm. Distancia mínima desde el suelo: 160 mm.

MOTOR: Delantero Longitudinal. Ocho cilindros en V a 90 grados. Bloque de aluminio y culatas de aleación de magnesio. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza. Cinco válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 4.500 centímetros cúbicos. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 300 CV a 6.600 rpm. Par máximo: 39 mkg a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica (EFI). Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de seis marchas. Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Diferencial autoblocante Torsen. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 11,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,8 km/h. En 6ª a 1.000 rpm: 48,9 km/h.

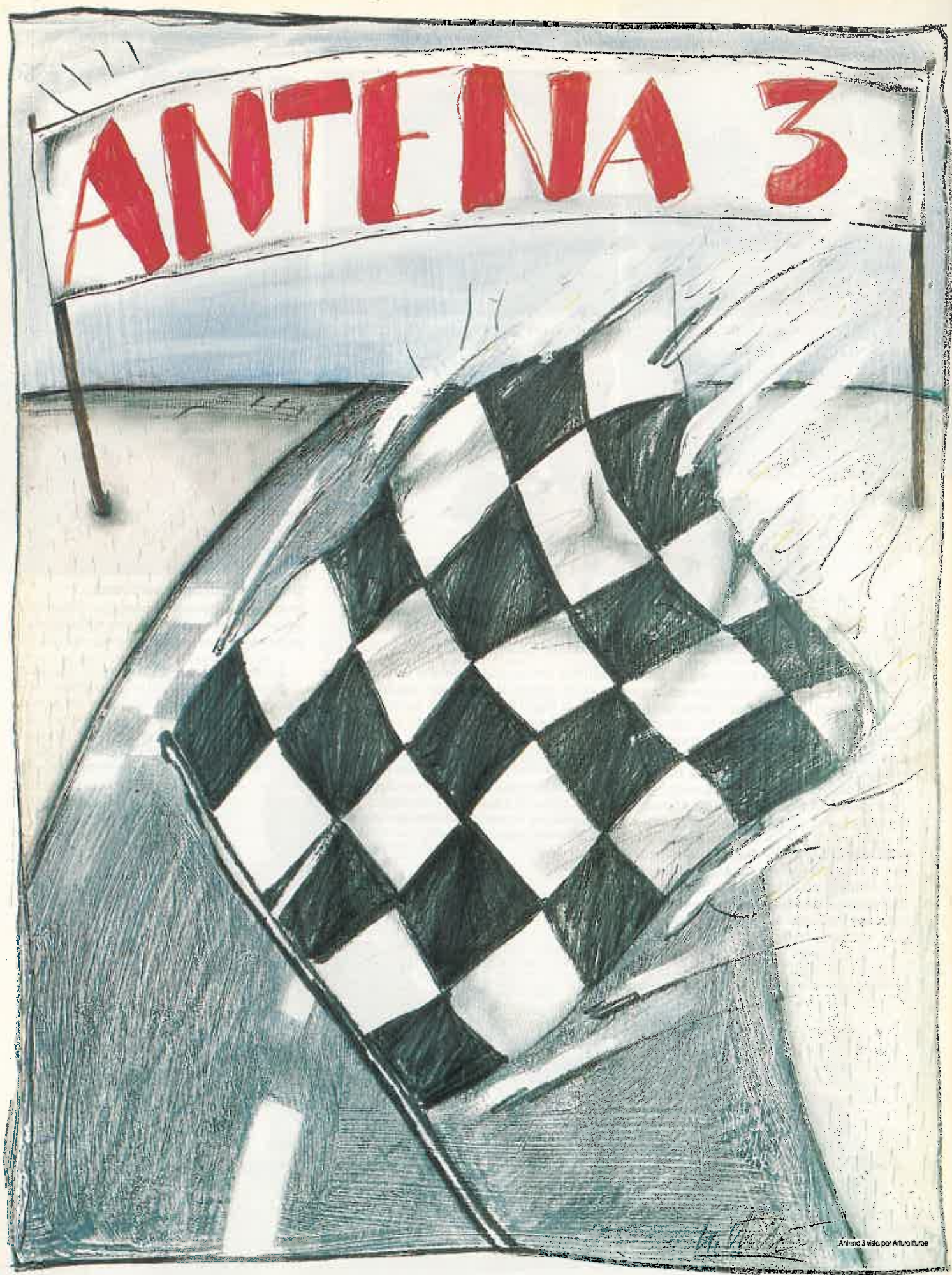
DIRECCION: Sistema: cremallera asistida de desmultiplicación y dureza variable. Dirección en las ruedas posteriores. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 9,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: discos ventilados. Sistema antibloqueo: De serie Toyota.

SUSPENSION: Delantero: Doble triángulo transversal con columna Mac Pherson. Barra estabilizadora. Trasero: Doble triángulo transversal con columna Mac Pherson. Barra estabilizadora. Amortiguadores de dureza variable controlados electrónicamente.

RUEDAS: Neumáticos. Delante 235/45 ZR 17. Detras 255/40 ZR 17. Llantas de aleación de 8x17 pulgadas delante y 9x 17 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.450 kg. Reparto de pesos: 50/50. Capacidad del depósito de combustible: 90 l.



Antena 3 visto por Arturo Iturbe

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

MOTOR EN MARCHA



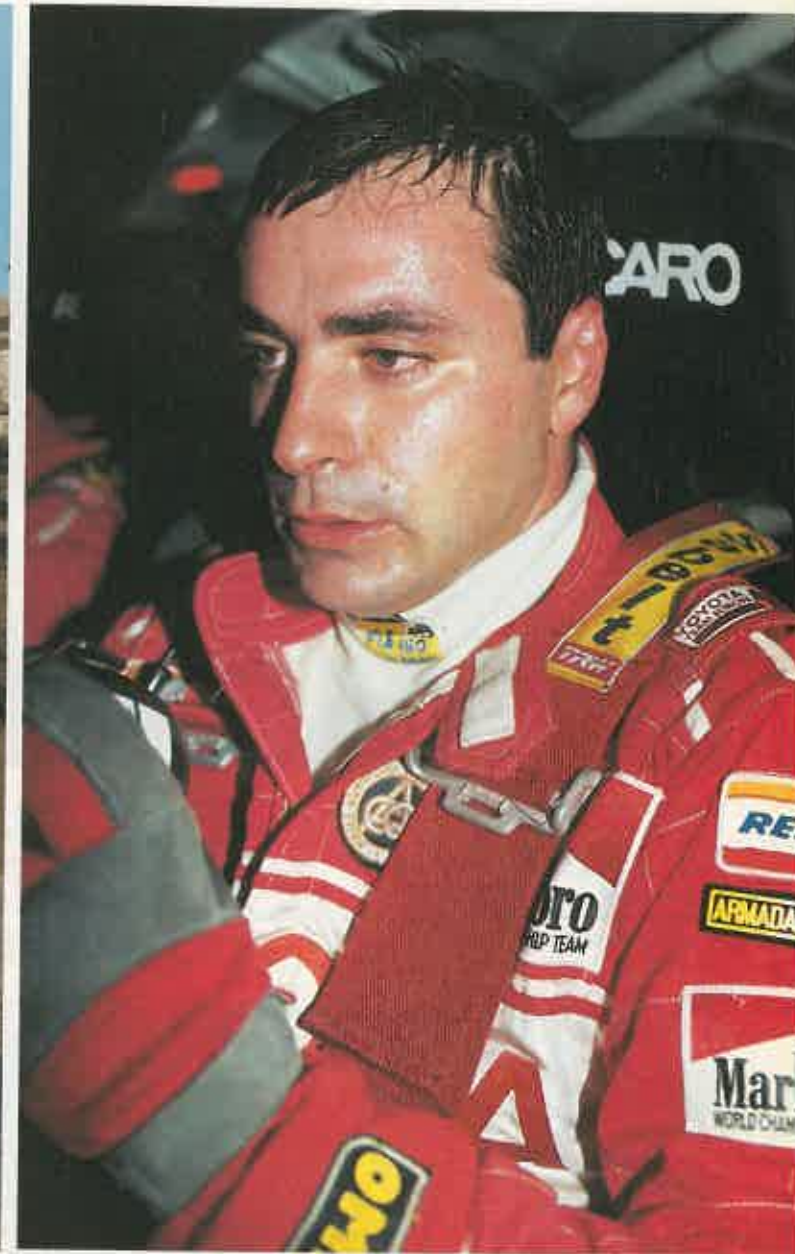
Antonio Herrero



LA RADIO BIEN HECHA

MONTECARLOS SAINZ.

El piloto madrileño ha llevado a cabo el rallye más espectacular de su aún corta carrera. No sólo los medios informativos nacionales, sino los europeos, han estado pendientes, minuto a minuto de su duelo con Didier Auriol. Con el hombre de Toyota, el campeón del Mundo de rallyes recobra una emoción que faltaba en estos últimos años transcurridos.



RALLYE DE MONTECARLO

DOS HOMBRES Y UN TRIUNFO

Esteban Delgado

Enviado especial

SIEMPRE resulta difícil la elección del título con el que encabezar un artículo. En sí mismo debe ser capaz de resumir todo lo que viene escrito a continuación y ello en el caso de la 58ª edición del Rallye de Montecarlo se convierte en algo especialmente complicado. Primero, porque hay que juzgar la actuación de dos hombres como el español Carlos Sainz y el francés Didier

Auriol que han dado un espectáculo sin igual a lo largo de cuatro intensas jornadas luchando segundo a segundo, esto subrayado, por la primera posición. Una batalla sin cuartel, en la que han dado de sí lo mejor que llevan dentro, sabiendo ser igualmente dos excelentes amigos y camaradas fuera de carrera. Y ello en esta vida donde normalmente el triunfo se interpone a la amistad, hay que valorarlo

especialmente. Y segundo, porque toda la polémica que ha venido a rodear y a enturbiar la actuación de estos dos hombres, con razón y sin ella, no debe estar nunca por encima de lo deportivo.

Hay que hablar en primer lugar de Carlos Sainz. No porque nos invada ningún sentimiento chauvinista, sino porque sencillamente ha sido el mejor; y eso lo han sabido reconocer más allá de los Pirineos. Si el piloto de Toyota comenzaba la etapa común en segunda posición con 14 segundos de desventaja respecto a Auriol, esta diferencia quedaba rápidamente enjugada en el mítico Burzet, donde Sainz empleaba por primera vez los neumáticos Pirelli D4, que iban a resultar fundamentales a lo largo de las siguientes jornadas, pulverizando el récord de la prueba. El empate entre ambos pilotos se prolongaba en Saint Jean en Royans (por una vez sin nieve), cediendo el piloto español un sólo segundo en el siguiente tramo. Gap y la noche, con sus bajas temperaturas, esta-

ban cerca, complicando la elección de los neumáticos. Asesorado por su equipo, pero siempre teniendo la última palabra, Carlos decidía no arriesgar en Pellafol Le Motty, montando D8 (más duros), lo que le costaba 11 segundos, a falta de un tramo, para otra noche de reposo. Para colmo, el diferencial central del Toyota comenzó a emitir los mismos «ruiditos» que en Finlandia, aconsejando su pronta sustitución y cediendo otros cuatro segundos al líder, antes de meterse en la cama.

Con 16 segundos a favor del piloto del Lancia y necesitando llegar a Mónaco para poder disponer de la media hora de asistencia necesaria para sustituir el diferencial, todo parecía indicar el despegue definitivo de Didier Auriol. Además, Carlos Sainz cometía un error de neumáticos en el primer tramo, Prunières-Savines, al volver a montar D8, llegando a meta con los neumáticos degradados, mientras su compañero Ericsson, realizaba el mismo tiempo con las D5. Igualmente, el madi-

leño debía tomarse las salidas de tramo con tranquilidad, perdiendo del orden de los 3 segundos en cada ocasión, para evitar los cambios bruscos de potencia entre los ejes delantero y posterior, amén de tener prohibido el uso del freno de mano en las horquillas.

No obstante, a pesar de todo esto y un trompo en Sisteron-Thoard, de 36,6 kilómetros, Carlos sólo cedía un segundo en este tramo, manteniendo su diferencia con Auriol en quince escasos segundos. La puntilla iba a venir en el tramo de Tringance-Chateauvieux, momento en el que hay que hablar, finalmente, de la renovada competitividad de Pirelli.

Después de finalizar su colaboración con Lancia en 1987, la marca italiana había entrado en una fase de estancamiento técnico. La llegada de un hombre con ganas de trabajar, como el piloto español, les ha hecho recobrar su antiguo espíritu. Los técnicos de Pirelli, además de las nuevas «Winter 700» en medidas 205/50



DIDIER AURIOL. Con fama de rompecoches, el francés ha podido al fin reconciliarse con sus patronos, venciendo en la primera carrera del año.

y 225/50 en llanta 16, probadas en Austria, decidían traerse las mantas térmicas para precalentar sus neumáticos, usadas ya el pasado año por François Chatriot en el campeonato francés. Estos calentadores permiten elevar la temperatura de la goma a 60 grados centígrados en el momento de



TRIUNFO LANCIA. Como se preveía, Lancia ha ganado en Montecarlo, la prueba que le es más favorable. Una victoria no exenta de polémica, pero incuestionable. Biasion (a la derecha), fue incapaz, sobre asfalto seco, de seguir el ritmo de los especialistas Sainz y Auriol. Esperará su momento en Portugal donde tendrá muchos enemigos.



SABOR AMARGO. Bruno Saby, piloto oficial de Lancia-Francia, conoció las amarguras de la derrota. Tras ser uno de los hombres más rápidos, tuvo un accidente que le costó más de 10 minutos de retraso.

Si la salida de la etapa final era a las 18,30 a.m. delante del Casino de Montecarlo, los 100 supervivientes no podían enfrentarse al primer tramo cronometrado hasta cuatro horas más tarde, al tener que ser interrumpido el Col de la Madone, por una manifestación de médicos internos. Desconcertado o no, Auriol perdía en la primera pasada por el Col de Turini, 10 segundos respecto a Sainz, al llegar con los neumáticos degradados a mitad de la subida.

El piloto de Toyota recuperaba de nuevo la primera posición al volver a usar los famosos D4 precalentados. En los dos tramos siguientes se restablecían las diferencias, para llegar al tramo anterior a la neutralización de Levens, con Sainz y Auriol empatados. Sin embargo, en algo menos de 12 kilómetros, el francés logra-

CASINO ROYALE

Con la mosca tras la oreja, Carlos Sainz lograba acostarse después de innumerables entrevistas, para encontrar al levantarse una reclamación de Toyota contra el equipo Lancia, por falta de los plomos sellados en el turbo y admisión de aire. Este hecho ya había suscitado polémica el sábado anterior al rallye al encontrarse los comisarios técnicos que en Sestrière sólo se hablan marcado con pintura los elementos conflictivos.

Una situación causada por el texto «abierto» de la reglamentación técnica de la FISA, que los responsables del Automóvil Club de Mónaco supieron cortar ese mismo día por lo sano. Y es que el sistema aplicado en Italia (pin-

tura en vez de precintos de alambre y plomo), deja abiertas ciertas dudas en cuanto a una posible manipulación de la brida del turbo en el Lancia.

Lo cierto es que en el equipo Lancia se hizo uso, hasta del último caballo de su establo, habiéndose probado sobre el Delta Integrale 16 válvulas de Dario Cerrato en la etapa común una nueva centralita electrónica, con la presión del turbo al máximo. Solución que según el ingeniero Lombardi fue aplicada en el vehículo de Didier Auriol la última noche. Pero, ¿por qué a falta de seis tramos y no desde un principio? La verdad sólo la saben los responsables de la marca de Turin.

La victoria en el Rallye de Montecarlo no tiene igual en cuanto a repercusión publicitaria, pero difícilmente una marca puede arriesgarse a ser cogida «in fraganti».

Didier Auriol es y seguirá siendo el vencedor de la 58ª edición del Montecarlo, aunque siempre existirá la duda de si la lucha fue igual o justa. Pero eso, con toda seguridad, quedará en el olvido. La postura de acudir a una entrega de premios y no recoger los mismos, puede hasta resultar comprensible, pero lo que hace falta es que la FISA procure que estas situaciones no se repitan.

ser montadas. De esta forma el piloto no tiene por qué recorrer unos 3 kilómetros para alcanzar la temperatura adecuada, a la vez que se consigue que el neumático se degrade menos.

Al pie de la ciudad fortaleza de Triance, Carlos Sainz accedía a montar los D4 con el apoyo de Luis Moya, sus colaboradores y Fiorenzo Brivio, el hombre de Pirelli, «metiéndole» 16 segundos a Auriol y pasando a encabezar de nuevo el Rallye de Montecarlo por 5 segundos a falta de un tramo para llegar a Mónaco. En este último, Les Quatre Chemins, el piloto de Lancia se había jugado el pasado año una cena a que lograba una ventaja sobre el español de 50 segundos, pero el prematuro abandono de Sainz impidió saber el vencedor. Era ésta la ocasión, con dos pilotos luchando por la primera posición. Finalmente, eran sólo 9 los segundos logrados por Didier Auriol, que acababa la etapa común con únicamente 4 segundos de ventaja sobre Sainz, quien a mitad del recorrido había sido cronometrado igual que el Lancia, por Fabrizio Tabaton, perdiendo esos segundos al sufrir problemas de frenos en los últimos kilómetros.

Nada más llegar al Hotel Beach Plaza, el español tomaba un «muleto», dirigiéndose a las montañas que rodean al principado. Mientras tanto, era sustituido el diferencial central del Toyota Celica GT4, además de realizarse una completa operación de mantenimientos, como sustitución de transmisiones y turbocompresor. Operación llevada igualmente a cabo sobre el Lancia Delta Integrale 16 válvulas de Didier Auriol, que era dotado también de una caja de cambios más corta y la presión de turbo llevada al máximo, en palabras del ingeniero y director deportivo de la marca italiana, Claudio Lombardi.



Manos Unidas CAMPAÑA CONTRA EL HAMBRE

Infórmate de la situación actual del Tercer Mundo Haz que se conozcan las causas de esta realidad Cooperar con tu trabajo, tu tiempo, tu dinero...

COMPARTIR ES HACER JUSTICIA



Donativos: Banco Bilbao Vizcaya, Central, Español de Crédito, Hispano Americano, Popular Español, Santander, Cajas de Ahorros Confederadas, en todos sus Sucursales y en las 71 Delegaciones de MANOS UNIDAS. Comité Ejecutivo: Barquillo, 38 - 2.º - 28004 MADRID. Tfno. (91) 410 75 00

Manos Unidas CAMPAÑA CONTRA EL HAMBRE

Barquillo, 38 - 2.º - 28004 MADRID. Tfno. (91) 410 75 00

Nombre _____ Dirección _____ C.P. _____ Provincia _____

Desee recibir: Información de MANOS UNIDAS Impreso de socio colaborador

NO FUE EL AÑO. Ni los Mazda (Salonen en la foto) ni los Mitsubishi han podido brillar en el asfalto seco. Por el contrario, Armin Schwarz (a la derecha), llevó a cabo un debut espectacular en el seno del equipo Toyota.



TRAMO A TRAMO

A Lo de «Torero» en Finlandia y «Matador» en el resto del mundo, Carlos Sainz ha sumado el apodo de «Piyo», nombre cariñoso con que se conoce a los que ingresan en la Armada Española.

● Presencia de los hombres del RACC en la prueba monegasca ante su reválida del mes que viene. Caso de puntuar para el mundial de 1991, el Catalunya-Costa Brava comenzaría puntuando para el Campeonato de Marcas en el 91 y 92, debiendo cambiar a finales de octubre, siempre que el rallye de Suecia no quede apeado del Campeonato.

● Sólo dos abandonos entre los españoles, el de Jordi Pérez y el de «Charro» Carrera. El mejor fue el gallego Manuel Alfaro (52), seguido de Josep Masdeu (55), Josep Guinovart (65) y Alberto Ruiz Giménez (67)

● Chapeau para los «ouvriers» del piloto de Toyota: Jaume Vicern, Josep

Culubret, Aman Barfull, Jordi Puvill, Jordi Sabater y Alex Brustenga, por su labor metódica y profesional.

● Antes de la etapa final Sainz recogió de Michele Mouton el trofeo al mejor piloto según la clasificación establecida por la francesa en la carrera de campeones.

● Un piloto de excepción abrió pista en Montecarlo, Jean Alesi, con un copiloto no menos famoso y odiado, el presidente de la FISA, Balestre. El sufridor solo aguantó un tramo.

● Por primera vez en 25 años Stig Blomqvist no estará en el rallye de Suecia. Nissan no lo autoriza a disputar la prueba al volante de un Toyota Celica.

● Toyota no acudirá por el momento ni a Argentina ni a San Remo. Habiendo deshechado la opción de Recalde, sí irán Waidegaard y Ericsson.

● Problemas en la preparación del nuevo Subaru Legacy impedirán al equipo Prodrive acudir a Kenia debiendo participar Markku Aien dentro del equipo japonés Koseki junto a Bourne, Kirkland, Duncan (otro descartado de Toyota) y Heather-Hayes.

● El Argentino Jorge Recalde disputará siete pruebas del mundial con un Lancia Delta Integrale 16V, grupo N, de la escudería italiana Top Run.

● Aeropuerto de Niza al volante del taxi una mujer. «Yo he disputado dos veces el Rallye de Montecarlo. Ceño fruncido del periodista. La Mouton no es. ¡Christine Dacremont!

ba arrebatarse 10 segundos al español, al arriesgarse a utilizar los Michelin S03 contra los D8 intermedios, tallados a mano, en el Toyota, opción defendida posteriormente por Sainz. Pero lo que ya poco tuvo de normal fue que Auriol bajase su tiempo en el Turini en 27 segundos, con los mismos neumáticos S03 y con temperaturas más bajas, limando la diferencia con su amigo y rival en 13 segundos, quien a su vez había mejorado su propio crono en 4 segundos en poco más de 22 kilómetros. Y así hasta el último tramo, logrando el francés diferencias del orden del segundo por kilómetro que no tenían ninguna explicación lógica después de lo visto en los 22 tramos anteriores.

Con 52 segundos a favor del francés terminaba el duelo entre Carlos Sainz y Didier Auriol, una diferencia que no refleja en absoluto la emoción vivida en las cuatro jornadas anteriores, por no decir que resulta absolutamente injusta, independientemente de lo sucedido después. Pero la segunda plaza de Toyota y Carlos Sainz es más de lo que hubiesen firmado sus protagonistas antes de la salida y sitúa a la marca japonesa y al piloto español en inmejorable posición para conseguir en 1990 sus propósitos, y eso no hay que olvidarlo.

Al igual que en Australia el pasado año, buena parte de la responsabilidad de las decepcionantes prestaciones de los Lancia hay que achacarlas a los neumáticos Michelin. A la dificultad para alcanzar una temperatura óptima, el equipo Martini se encontró en las primeras etapas sin los precalentadores de neumáticos de los que sí dispuso en cambio el francés Bruno Saby. Más tarde, Ninni Russo se vio obligado a pedirlos prestados a Lancia Francia y a dirigirse a los distintos preparadores de los Alfa Romeo 75 en el campeonato italiano de producción para disponer la última noche de la suficiente cantidad de ellos.

árbol de levas más cruzado y presión de soplado del turbo a 1,5 bares), el alemán de 26 años, Armin Schwarz pudo haber aspirado más allá de la quinta posición de haberse parado a cambiar la rueda en Burzet, coronando la llanta y perdiendo casi 2 minutos, demostrando no obstante su rapidez en su primer contacto con el vehículo japonés. En cuanto al sueco Mikael Ericsson, que disputaba su tercer rallye sobre asfalto, problemas de turbo y transmisión le costaron penalizar 4 minutos, completando el éxito de Toyota en su séptima posición.

El milagro operado en el equipo de Colonia no tuvo continuación en el Mazda Rallye Team Europe, dirigido Achim Warmbold. La falta de nieve no permitió a Timo Salonen ni a Hannu Mikkola exhibirse en demasía, perjudicando las transmisiones del pequeño Mazda 323 4WD, causa del abandono de Mikkola a las puertas de Mónaco. En cuanto a Salonen, el Campeón del Mundo de 1985 no pudo defender la última noche su sexta posición al sufrir problemas de temperatura,

común, se vieron cortadas por la rotura de una junta cardan en St. Jean en Royans, que le costó dos minutos al ganador de la copa FIA de grupo N. Durante la etapa final, un mejor conocimiento del terreno por parte del piloto de Renault y un stock cada vez más limitado de neumáticos del hombre de Ford, deberían haber favorecido a Oreille, sobre todo después del abandono de Ayme, con el puente trasero del Cosworth roto. Pero problemas con la bomba de gasolina y una pequeña salida de carretera daban el triunfo final a Bertrand Balas (Lancia Delta Integrale 16 V), logrando el piloto de Grenoble su cuarto triunfo de la categoría en el Rallye de Montecarlo, aunque por los pelos, al cubrir el último tramo únicamente con la tercera velocidad.

La Copa de Damas recayó en la inglesa Louise Aitken-Walker (Opel Kadett GSi) después de los problemas de Paola de Martini, que abandonaba por rotura del sistema eléctrico del Audi 90 Quattro. La categoría de 2 ruedas era para el espectacular François Delecour (Peugeot 309 GTi 1.900), logrando tiempos dignos de consideración.

GOMAS CALIENTES.

Pirelli primero (en la foto) y Michelin después, tuvieron que recurrir a los calentadores de ruedas para arañar hasta el último segundo.



El equipo Martini-Lancia debió depositar su confianza en Didier Auriol, un piloto muy discutido en los últimos meses. La actuación del actual Campeón del Mundo Massimo Biasion hay que calificarla de inusual. Sus declaraciones justificándose al haber preparado la prueba en condiciones mixtas asfalto-nieve, o que el primer tipo de superficie no es su especialidad, como Auriol o Sainz, nadie se las puede creer, y a pesar de sus «peloterías» con los técnicos de Michelin no le justifica frente a sus compañeros de equipo. Entre ellos, Bruno Saby pudo haberse unido a la lucha por la primera posición, llegando a encontrarse a sólo 15 segundos. Pero en su accidente en St. Andeol, durante la etapa común, llevándose un quitamiedos que habían colocado después de los entrenamientos, destrozaba la suspensión trasera izquierda del Lancia y le costaba casi 11 minutos bajando hasta la décima posición.

En cuando al italiano Dario Cerrato, acababa en cuarto lugar, sin más problemas, contando esta vez con su fiel copiloto Giuseppe Cerri, en lugar del periodista de la Rai 2 como el pasado año. Confirmando las nuevas prestaciones de los Toyota Celica GT4 (que únicamente disponía de una nueva suspensión trasera,

neumáticos y sobre todo, un pinchazo en el tramo de Levens, nada más tomar la salida, que le costó seis minutos al bajarse a cambiar la rueda.

La decepción este año en el Montecarlo corrió a cargo del equipo Mitsubishi. Después de sus prestaciones, tanto el año pasado sobre el mismo terreno, como sus victorias en Finlandia y Gran Bretaña, se esperaba más del equipo dirigido por Andrew Cowan. Tras reconocer no haber perdido un sólo caballo de potencia aún con la brida, gracias a ajustes en el escape y la electrónica, contar con nuevas suspensiones y sistema de cuatro ruedas directrices comandado electrónicamente y haber logrado reducir el peso del Galant VR4, no se comprende salir con un reparto de potencia del 50/50 en condiciones de seco. Tanto Ari Vatanen como Keneth Eriksson terminaron abandonando por un problema de presión de aceite en el motor, hecho que ya se detectase en el vehículo de Pentti Airikkala al final del pasado Rallye del RAC británico y que la participación en el Paris-Dakar de Vatanen y el propio Cowan, impidieron solucionar a tiempo.

En cuanto al grupo N, las esperanzas de Alain Oreille (Renault 5 GT turbo) de remontar sobre Jean-Paul Ayme en la etapa

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Auriol-Ocellli (Lancia Delta Integrale 16V) en 5h 56'52". 2º Sainz-Moya (Toyota Celica GT Four) a 52". 3º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16V) a 3' 39". 4º Cerrato-Cerri (Lancia Delta Integrale 16V) a 7' 51". 5º Schwarz-Wicha (Toyota Celica GT-Four) a 9' 12". 6º Saby-Grataloup (Lancia Delta Integrale 16V) a 13' 17". 7º Ericsson-Billstam (Toyota Celica GT Four) a 19' 41". 8º Salonen-Silander (Mazda 323 4WD) a 21' 41". 9º Delecour-Tilber (Peugeot 309 GTi) a 21' 53". 10º Balas-Bertrand (Lancia Delta Integrale 16V, grupo N) a 42' 00"

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia : 20 puntos. 2º Toyota: 17 puntos. 3º Mazda: 4 puntos. 4º Peugeot: 2 puntos.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Didier Auriol: 20 puntos. Carlos Sainz: 15 puntos. 3º Massimo Biasion: 12 puntos. 4º Dario Cerrato: 10 puntos. 5º Armin Schwarz: 8 puntos.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1: Sainz, Auriol y Saby; TC 2: Sainz; TC 3-4: Auriol; TC 5: Sainz y Auriol, TC 6: Auriol; TC 7-9: Sainz y Auriol; TC 10-16: Auriol; TC 17: Sainz; TC 18-19: Auriol; TC 20-21: Sainz; TC 22: Sainz y Auriol; TC 23-28: Auriol.

VENCEDORES DE TRAMOS

	1º	2º	3º	4º	5º	6º
D. Auriol.	15	5	4	1	1	—
C. Sainz.	9	8	6	3	—	—
B. Saby.	3	8	4	5	3	1
M. Biasion.	2	3	5	10	3	2
A. Schwarz.	—	3	3	1	6	4
M. Ericsson.	—	—	1	1	4	6
D. Cerrato.	—	—	—	4	9	6

EL VALOR DE LOS OUVREURS
Carlos Sainz recurrió, como es lógico, a un excelente plantel de «ouvriers».



LANCIA FULVIA HF «FANALONE»

El cambio de MOTOR 16 a la autoedición nos ha jugado alguna que otra mala pasada en los últimos números. Este sistema, que sustituye el proceso

de la fotocomposición de textos que se ha venido realizando toda la vida, es técnicamente más avanzado y ofrece una mayor calidad, pero requiere un tiempo de adaptación necesario para que todo funcione perfectamente. Y ha sido en este tiempo en el que se nos han «colado» algunos errores que nuestros lectores habrán detectado: cifras bailadas, erratas, etcétera. Concretamente en el último número que apareció en el mercado la semana pasada, en el reportaje del Lancia Fulvia ganador en Montecarlo en 1972, se le denomina erróneamente «Falaona», en vez de «Fanalone», apodo que se le dio en su momento porque en la versión HF 1.6 los faros interiores eran de superior diámetro.

Asimismo, en la ficha técnica del Fulvia se dice que tiene un solo árbol de levas en cabeza, cuando debería decirse que es uno por cada fila de cilindros, en total dos.



JOSÉ PIÑÓN. Será uno de los pilotos Opel.

OPEL PLANES DEPORTIVOS

GENERAL Motors España ha hecho públicos sus planes deportivos para la temporada 90. Aunque hemos hablado ya reiteradamente sobre ellos, es buen momento para resumir los cuatro frentes en que mostrará su actividad la marca alemana. En el Campeonato de España de Rallyes, Borja Moratal seguirá participando con el Kadett 16 válvulas grupo A con el que en el pasado año 89 finalizó tercero.

BOXES



FIAT ha hecho la entrega de premios a los cinco primeros clasificados en la competida y animada Fórmula Fiat Uno. Los galardonados fueron Pedro Martínez de la Rosa, Juan Durán, Fernando Diego, Javier Díaz y Miguel Puig clasificados en el campeonato en este orden.

TAC en sus instalaciones en la estación invernal de La Molina, va a dar unas clases destinadas a todas aquellas perso-

nas que han tenido un accidente de circulación y desean saber como podrían haberlo evitado. Todos los interesados pueden llamar al teléfono de información de la Estación de La Molina: (972) 89 20 31.

VATANEN ha llegado a un acuerdo con Guy Frequelin, jefe de competición de Citroën, para pilotar uno de los prototipos que la marca francesa está construyendo para participar en raids. El debut del equipo coincidirá con el Rallye de los Faraones.

JORDI TARRES se ha impuesto con una total autoridad en la primera prueba del Campeonato del Mundo de Trial, disputada en Toulouse.

EL ACO, organizador de las 24 Horas de Le Mans, en un comunicado ha afirmado que construirá dos chicanes en la famosa recta de Hunaudières,

requisito imprescindible por parte de la FISA para homologar el circuito y permitir la celebración de la mítica carrera. Para que este año pueda ser incluida dentro del calendario, se está construyendo una primera chicane y se ha asegurado que si no da tiempo, en el 91 estaría realizada la otra. La FISA ha acogido esta iniciativa favorablemente.

OSCAR LARRAURI ha batido el récord de la pista oval de Daytona durante los test que ha realizado con motivo de la carrera de 24 horas que se disputará el día 3 de febrero.

COLONI ha roto su precontrato con Johnny Herbert y ha fichado a Bernard Gachot, piloto que el año pasado corrió con Onix. Herbert por su parte ha sido fichado por Lotus para ejercer como piloto de pruebas.

BALESTRE en una reunión que ha celebrado recientemente ha declarado que él nunca tuvo intención de quitarle la superlicencia a Senna y que todo son invenciones de la prensa.

CUENCA será donde efectuarán sus selecciones finales los organizadores holandeses, canarios, alemanes y rusos del Camel Trophy, mientras que la península, que ya ha iniciado las selecciones regionales celebrará la final en Marruecos.

FORD pretende hacerse con los servicios de Didier Auriol, reciente vencedor del Rallye de Montecarlo, para que en la temporada 91 participe en el Mundial de la especialidad con un Sierra Cosworth 4x4.

LAMBORGHINI va a contar con un nuevo monopla de F-1 financiado por la empresa Glaxo. El director técnico es Mauro Forghieri. El diseñador del chasis, revolucionario, ha sido Mario Tollentino, antes en Dallara, mientras que la coordinación general ha corrido a cargo de Mario Vecchi.

ALAIN PROST tiene intención de participar en las 24 Horas de Chamonix con un Lancia Delta Integrale 16V. Con la decisión del actual campeón del mundo de Fórmula 1, esta carrera que se disputa los días 3 y 4 de febrero va a tomar una relevancia importante, no en vano en ella se darán cita un buen número de estrellas del automovilismo.



LOS CINCO RECORDS DE CARLOS SAINZ

El Montecarlo 90 coronó un nuevo ídolo del deporte español. Se llama Sainz y en Francia la Prensa le lanza piropos de este calibre: «El Rey Carlos, el Grande de España» (Le Figaro).

Tiene la **inteligencia** de Sito Pons, el **amor propio** de Perico Delgado, la **bravura** de Crivillé, la **clase** de Severiano Ballesteros y la **seriedad** de Epi. A sus 27 años, está en el trampolín de la fama, en el podium de los éxitos y en la trayectoria ideal de una carrera deportiva imparable. Sólo le falta ser campeón del Mundo y por primera vez en su vida, ve la meta a corto plazo.

A estas alturas, poco importa ya una reclamación de Toyota que no prosperará. Ni tampoco nadie se acuerda de que brilló en el primer Montecarlo de toda la historia que se disputa sin nieve de principio a fin. Lo que cuenta, lo que nos ilusiona, es que **estamos ante el mejor piloto del mundo de rallyes del momento**. Y el que no se lo crea, dude o desconfíe, que preste mucha atención a los cinco récords personales de Carlos Sainz.

1º CUATRO PODIUMS CONSECUTIVOS.- En Montecarlo se quedó a 52 segundos de la gloria y en el RAC británico vio escapar también el triunfo en la última etapa. Sin embargo, el mérito es que en las cuatro últimas pruebas del Mundial 89/90 (Mil Lagos, Sanremo, RAC y Montecarlo) ha sido el único piloto que ha logrado cuatro podiums consecutivos.

2º NUMERO UNO DE TOYOTA.- Los japoneses están entusiasmados con él. Es tan inteligente como rápido, serio y a la vez profesional. Tras la marcha de Kankkunen es el número uno de la escudería, capaz de rivalizar con los Lancia con un vehículo más pesado y menos potente.

3º MEJOR CLASIFICACION ESPAÑOLA.- Hacía 13 años (en 1977) que Antonio Zanini fuera tercero en la prueba monegasca, con un Seat 124 y con Salvador Cañellas pisándole los talones. Sainz no sólo ha mejorado de calle aquellos resultados, sino que incluso ha rodado líder. Otro récord personal.

4º EL TERROR DE LANCIA.- El mejor elogio que hacen de Carlos sus rivales es que marcha bien en todos los terrenos. Se ha convertido en la «bestia negra» de Lancia, donde «el Matador» impone respeto y temor. Un sólo dato: Biondi quedó a dos minutos y medio de nuestro compatriota y en Lancia ya están preocupados por lo que pueda pasar en el Rallye de Portugal.

5º RECORD SIMBOLICO.- La ceremonia de entrega de premios fue fría. Toyota, en señal de protesta porque su reclamación no prosperó, permitió que sus pilotos recogieran los trofeos, pero acto seguido, los devolvieron a la organización hasta que la FIA dicte sentencia en torno a la apelación. De este modo, Sainz batió otro récord. Sólo tuvo 20 segundos en sus manos el trofeo de segundo clasificado.

Carlos Sainz no venció, pero estos cinco récords no se los quita nadie.

El mismo piloto debutará en el Campeonato de Tierra, con un Vectra 4x4 2.0 16v turbo de 400 caballos, que está siendo preparado a toda prisa en Gran Bretaña y que debutará el 24 de marzo.

Dos Opel Corsa grupo A de 150 caballos de potencia participarán como semi-oficiales en las 11 pruebas del Campeonato de España, el madrileño José Piñón, de 28 años y patrocinado por Scania y el castellonense Luis Climent, de 24 años, con la colaboración de Finamersa.

El equipo Scania participará con un segundo coche, conducido por Donato Hergueta, a título absolutamente privado. En las islas Canarias, se reedita la Challenge Opel, que comprende 8 rallyes en cuatro de las islas.

En circuito, Víctor López será ayudado para que pueda disputar el Campeonato Europeo de Fórmula Opel-Lotus y alguna de las pruebas de los campeonatos nacionales alemán y británico.



PIRELLI PREMIO A SUS PILOTOS

LA marca de neumáticos italiana ha premiado a los pilotos que han participado con éxito en distintas especialidades utilizando sus gomas. Los galardonados en Fórmula 1 fueron entre otros De Cesaris, Martini y Modena. En rallyes unos de los premiados fueron Bassas-Rodríguez por su Campeonato de España. También estuvieron presentes todos los pilotos de F-1 patrocinados por Pirelli y entre ellos Luis Pérez Sala.

MOTOCICLISMO CAMBIO DE FECHAS

LA FIM al no autorizar el G.P. de España en el circuito del Jarama y disputarse en Jerez ha cambiado la fecha de la prueba española, en vez de disputarse el 6 de mayo pasa a celebrarse el 13 de ese mismo mes. La carrera de Brasil, definitivamente se disputará en el circuito de Inter Lagos. La Federación Australiana por su parte no ha aceptado la decisión de la FIM de celebrar la carrera en Sidney y sólo aceptará si se corre en Phillips Island.

LUIS PEREZ SALA. El piloto español saluda a Emmanuelle Pirro en la entrega de trofeos organizada por Pirelli para premiar el esfuerzo de sus pilotos.



LO QUE HAY QUE VER

CERCA DE LAS ESTRELLAS

Dentro de su programa dedicado al mundo del motor, Jesús Álvarez entrevistará a Carlos Sainz, quien comentará sus incidencias en el rallye de Montecarlo.

Martes 30 de enero, TVE-2, 19.30

STOP

Televisión Española inicia un nuevo programa semanal, que bajo la dirección de José Lapeña, tratará temas relacionados con el tráfico y la seguridad vial. Su primer programa, «Seguridad en marcha», contará con la presencia de Miguel María Muñoz, Director General de Tráfico, que intentará concienciar a conductores y peatones sobre los peligros que conlleva el desconocimiento del código de la circulación.

A partir del viernes 2 de febrero, TVE-2, 15.25 h. duración 30 minutos.

DEPORTES

DE CARRERAS

El Rallye de Suecia, prueba puntuable para el Campeonato del Mundo (solo pilotos), se celebrará en el mes de febrero los días 9 y 13.

Del 14 al 18 de febrero, tendrá lugar el Rallye Costa Brava, puntuable con máximo coeficiente, en el Campeonato de Europa de Rallyes y Campeonato de España.



UNA VUELTA POR...

SALON DE LAS DOS RUEDAS

La feria de muestras de Valencia, celebrará entre los días 31 de enero y 4 de febrero, el salón de la motocicleta, bicicleta y accesorio. En esta, su segunda edición, contará con la presencia de más de ciento cincuenta expositores, representantes de las principales firmas mundiales del sector motociclista.

Están previstas paralelamente a esta feria, diversas actividades de tipo deportivo que tendrán como protagonista a la moto; entre ellas destaca una concentración de motos, entre los días 2 y 4 de febrero y la prueba «Supercross», en la mañana del 3 de febrero, en la que tomarán parte las figuras más relevantes de esta especialidad.

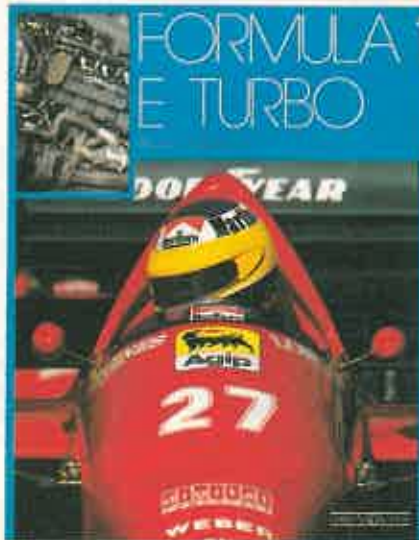
Feria: Salón 2 Ruedas
Organiza: Feria Muestrario Internacional
Horario: De 10:00 a 20:00 horas
Precio entrada: 1.000 Pesetas.

A LEER TOCAN

PONERSE AL DIA EN FORMULA 1

Paolo D'Alesso hace en este libro un rápido recorrido por la historia de la Fórmula 1, desde que en 1976, Renault introdujo en este tipo de competición un motor turbo. Con la llegada del turbo comenzaba una nueva era dentro del campeonato. El libro describe, con la ayuda de fotografías de Ercole Colombo y numerosos dibujos técnicos, tanto los aspectos humanos como mecánicos de la máxima expresión del automovilismo deportivo.

Título: Fórmula 1 y Turbo
Autor: Paolo D'Alesso
Edita: Giorgio Nada Editore
Precio: 15.125 pesetas
Distribuye en Madrid: Marcello Iberia, Tel.(91) 464 78 25
En Barcelona: Liber Europa, Tel. (93) 755 15 44



TELEFONOS POR SI ACASO

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel. (900) 12 35 05

CAMPESA
Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel. (91) 742 12 13

ADA
Tel. (91) 450 10 00

AHSA
Tel. (91) 441 71 17

DYA
Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel. (91) 441 33 44

RACE
Tel. (91) 593 33 33

MARCAS

ALFA ROMEO
Tel. (91) 654 40 11

AUDI
Tel. (900) 11 22 22

BMW
Tel. (900) 10 04 82

CITROEN
Tel. (91) 450 11 11

FIAT
Tel. (91) 450 11 50

FORD
Tel. (91) 336 91 66

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 456 39 99

RENAULT
Tel. (91) 456 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 11 22 22

20-
Nueva

RED
PRINCIPAL:
Burgos-Lerma.
N-II, provincia de Guadalajara.
Igualeda-Martorell.
N-III, Arganda-Tarancón.
N-IV, Tembleque-Pto. Lápice-Manzanares. Provincia de Jaen. Provincia de Córdoba.
N-V, Talavera-Navalmoral.
N-VI, Adanero-Villalpando.

RED SECUNDARIA:
N-301, Murcia-Cartagena. La Gineta-Albacete.
N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche. Estepona-Torremolinos.
N-430, Almansa-Alcudia.
N-620, Burgos-Magaz.
A-630, Campomanes-Oviedo.
E-70, Laredo-Castro Urdiales.

Teléfono de información de Tele-ruta:
(91) 441 72 22



Los vehículos matriculados antes del año 1983 tendrán que pasar la ITV, antes del 31 de diciembre de 1990

Alava	7331-G	Granada	6725-J	Oviedo	4127-AC
Albacete	8080-F	Guadalajara	4404-C	Palencia	5662-D
Alicante	7904-AH	Gupúzcoa	4562-T	Palmas Las	7509-U
Almería	2174-H	Huelva	6617-G	Porrievetra	0043-U
Avila	8278-C	Huesca	2113-F	Salamanca	7696-G
Badajoz	9253-H	Jaén	0515-H	S. Cruz Tef	5866-S
Baleares	9955-Z	León	0698-K	Santander	3324-L
Barcelona	4251-FZ	Lérida	8451-J	Segovia	9328-C
Burgos	3150-H	Logrono	7973-F	Sevilla	6449-AC
Cáceres	2894-F	Lugo	7337-G	Soria	1226-C
Cádiz	9687-O	Madrid	4802-FS	Tarragona	2411-N
Castellón	2600-L	Málaga	8645-V	Teruel	8920-C
Ceuta	2660-C	Melilla	6137-B	Toledo	6180-H
C. Real	1185-H	Murcia	9347-T	Valencia	3726-BJ
Córdoba	1689-M	Navarra	3904-N	Valladolid	7327-K
Coruña La	8906-X	Orense	3503-G	Vizcaya	0556-AF
Cuenca	1405-D			Zamora	7074-D
Gerona	2540-T			Zaragoza	9817-5

Coordinadora Lourdes Bravo

PARIS-DAKAR '90
SOLO HUBO UN COLOR.

El amarillo. Nunca en la historia del Paris-Dakar un solo color ha predominado tanto sobre los demás. El Camel Team ha marcado un hito en la prueba al ocupar los 3 primeros puestos.

Nuestra enhorabuena a todos los componentes del CAMEL TEAM. Su esfuerzo les ha llevado a la victoria.



CAMEL TEAM

GANADOR PARIS-DAKAR '90.

En Citroën LA GRAN OCASION

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

Coches de todas las marcas, usados como nuevos.



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

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

**Garantía
hasta 2 años.**

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

**Servicio Citroën
24 Horas.**

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

**Financiación hasta
48 meses.**

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

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

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

EN LA RED CITROËN

 **Eurocasión**

Vehículos de Ocasión. Coches de primera.

LEI MOTIV/RSOS

PEGASO Z-102



EL MAS VELOZ

Motor 16

3 de febrero de 1990

Núm. 328 • 300 pts.



DELTA INTEGRALE FRENTE A GOLF RALLYE

PURO NERVIIO

COMPARATIVA



NOVEDADES

ALFA 75 TROFEO • NISSAN BLUEBIRD '90 • EL SIDE DEL FUTURO

RALLYE MONTECARLO



SAINZ HUELE A CAMPEON

**AUTOPISTAS
CON DINERO
EXTRANJERO**

**LAS CHAPUZAS
DEL PARQUE
MOVIL**

