

CARLOS SAINZ



REY DEL MUNDIAL

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

14 de julio de 1990

Núm. 351 • 300 ptas.

NUEVO GOLF 91

- MOTOR V6 Y 210 CV
- ALCANZA 240 KM/H



LOS INVENTOS
UTILES DEL
AUTOMOVIL

PEUGEOT 905,
NACIDO
PARA GANAR



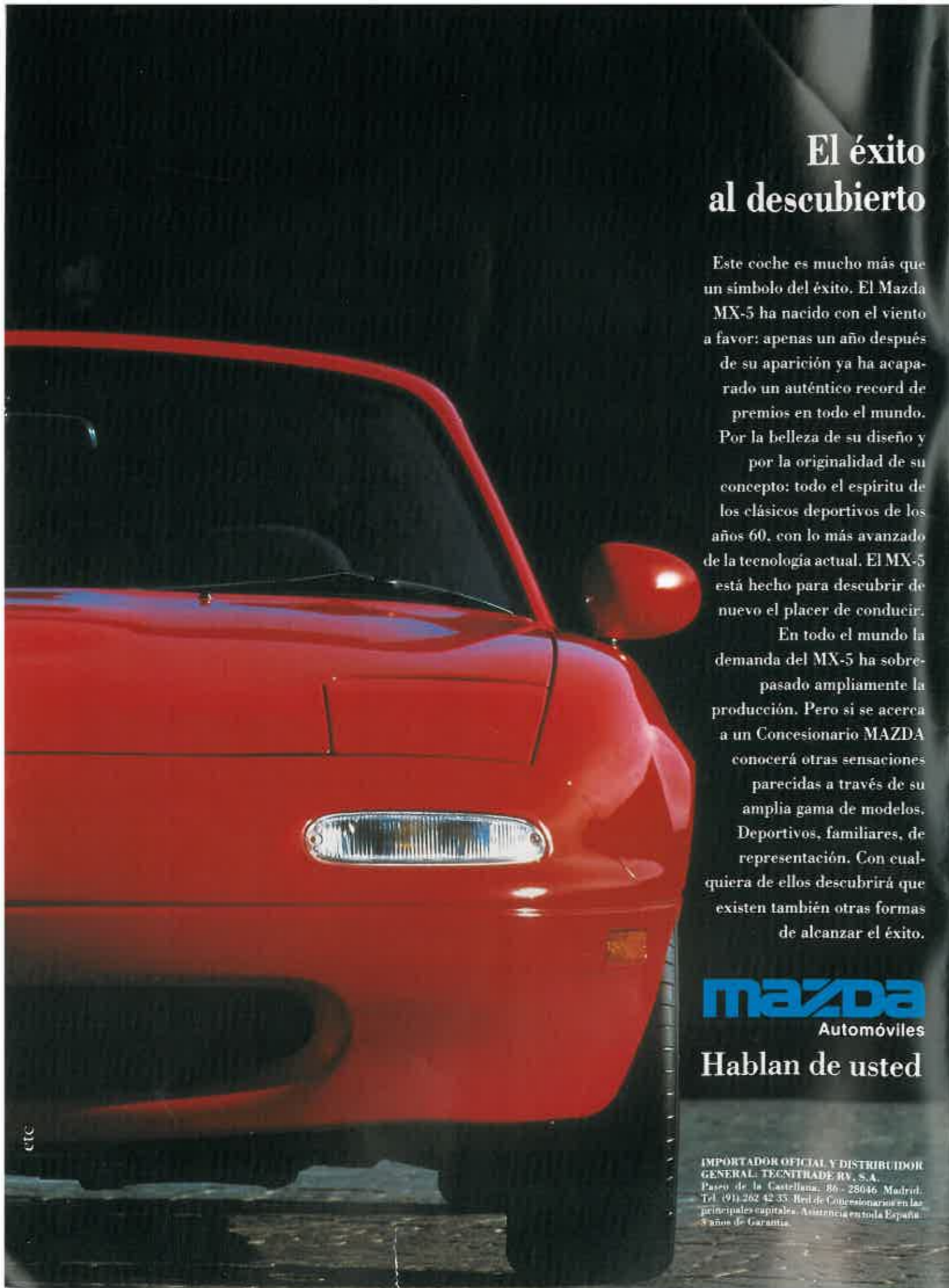
VW DEL
2000



XJR 4.0
JAGUAR
MAS FIERO
MAS LUJOSO



● F-1: G.P. DE FRANCIA ● MOTOS: G.P. DE BELGICA



El éxito al descubierto

Este coche es mucho más que un símbolo del éxito. El Mazda MX-5 ha nacido con el viento a favor: apenas un año después de su aparición ya ha acaparado un auténtico record de premios en todo el mundo. Por la belleza de su diseño y por la originalidad de su concepto: todo el espíritu de los clásicos deportivos de los años 60, con lo más avanzado de la tecnología actual. El MX-5 está hecho para descubrir de nuevo el placer de conducir. En todo el mundo la demanda del MX-5 ha sobrepasado ampliamente la producción. Pero si se acerca a un Concesionario MAZDA conocerá otras sensaciones parecidas a través de su amplia gama de modelos. Deportivos, familiares, de representación. Con cualquiera de ellos descubrirá que existen también otras formas de alcanzar el éxito.

mazda
Automóviles
Hablan de usted

IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL: TECNITRADE RV, S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Tel. (91) 262 42 33. Red de Concesionarios en las principales capitales. Asistencia en toda España. 3 años de Garantía.

8 LO ULTIMO

Jaguar XJR 4.0

12 LO ULTIMO

VW Golf gama 1991



16 A FONDO

Nuevas tecnologías en prueba

40 SEGURIDAD VIAL

Como salvar vidas.



44 A FONDO

Honda Accord 2.0 i

52 OCIO

Diseño: Art Desing Center

60 GENTE

Suzanne Fourmais.

83 DEPORTE

Sport Prototipos: Peugeot 905.

86 DEPORTE

Rallye de Nueva Zelanda

91 DEPORTE

F-1: G. P. de Francia.

97 DEPORTE

Motos: G. P. de Bélgica.

101 DEPORTE

Rallye de tierra de Vigo.

¿HAY GANGAS EN EL AUTOMOVIL?

LAS rebajas de verano han llegado también al mundo del automóvil. No deja de resultar curioso, sorprendente incluso, que amontonadas en las páginas de los periódicos nos encontremos con las más sugestivas ofertas. Hasta 200.000 pesetas de descuento en un pequeño coche es el fruto de esta «guerra de todos contra todos», que tiene como objetivo fundamental no perder cuota de mercado a lo largo del año. Es cierto que el «enfriamiento» de la economía puede ser una de las causas del frenazo en las ventas, como también lo puede ser el que los españoles -en poco más de seis meses- han tenido que pasar dos veces por las taquillas de Hacienda. En cualquier caso la agresividad del mercado está alcanzando límites preocupantes, tal y como reconocen -en voz baja, eso sí- los propios fabricantes de automóviles. La respuesta al «hasta dónde vamos a llegar» es la clave de la cuestión.

Esta «guerra», por ejemplo, ha llevado a algunos fabricantes a no marcarse objetivos a medio o largo plazo. Ya no se piensa en qué sucederá a lo largo de un mes determinado. Ni muchísimo menos. Lo único importante es el hoy, el día a día, y es precisamente en este punto donde se encuentran las claves de esta encarnizada batalla. Poco a poco los fabricantes deben intentar que las aguas vuelvan a su cauce. Que los precios de los coches cuesten lo que tienen que valer, porque ahora mismo podría decirse que los vehículos nacionales han bajado de precio, aunque en las tablas oficiales su cotización no refleje la realidad.

De lo que no cabe la menor duda es del despiste que genera tanta agresividad junta. Los fabricantes ya no valoran las cosas buenas de sus productos, porque lo único que les interesa es hacer hincapié en la ganga que le ofrecen al consumidor. El coche se merece más respeto y el consumidor, mejor información del producto que piensa comprar. Tradicionalmente se ha pensado que las grandes rebajas se refieren a productos de inferior calidad, comprados para tan solemne ocasión. Esa sensación que se respira en la calle no debe ser la trampa en la que caiga el automóvil.



Félix Lázaro
Editor ejecutivo

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alberto Rusconi. Consejeros: Ernesto Mauri, Gregorio Arroyo, Javier Pascual. Secretario: Evelio Verdera. Director General: Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cornuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simón Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tuchscher (Alemania). Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballota (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); 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 Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: Pablo Filgueira. Automercado: M^a Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rusé y María Arzu. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Toribio. Directora de Marketing: María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. 28037 Madrid. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 00 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 6^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: COBRRI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km. 3,372. Pol. Inds. Conmar. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 87, 327 14 53 y 327 16 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.



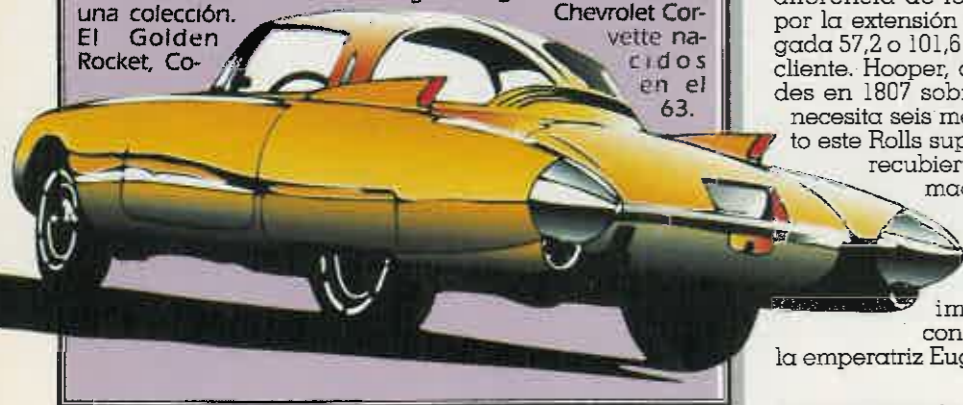
MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal)

CON ORDENADOR

IMAGINACION Y TECNICA

EL Oldsmobile Golden Rocket 56 de la ilustración es el primer producto de una nueva sociedad finlandesa, de Auto e Idea, especializada en trabajos de ordenador. El modelo elegido para para la presentación de sus habilidades informáticas, el Oldsmobile del año 56, reúne los ingredientes imprescindibles para ser la estrella de una colección. El Golden Rocket, Co-

hete Dorado, fue, en su tiempo, un homenaje a las primeras naves espaciales lanzadas por rusos y americanos. Una carrocería de fibra de vidrio, tan ligera como espectacular, animada por un motor de ocho cilindros en V con más de 275 caballos, puso un tono especial de agresividad en un modelo que inspiró los rasgos inigualables de los Chevrolet Corvette nacidos en el 63.



TUNEL DE VALLVIDRIERA

LA ULTIMA EXPLOSION

JORDI Pujol, presidente de la Generalitat, ha sido el responsable de la última voladura en el túnel de Vallvidriera, punto clave en el trazado de la quinta vía de acceso a Barcelona, que se abrirá el año próximo. El eje de Vallvidriera tendrá una longitud de 12.445 metros y estará formado por cinco túneles y tres viaductos. Esta obra, de un costo superior a los 22.500 millones de pesetas, unirá la parte norte de Barcelona, desde el paseo de la Bonanova, con la autopista A-7. Su volumen de tráfico diario superará las diecisiete mil unidades.



ROLLS ROYCE EMPERADOR

SETENTA MILLONES DE LUJOS

ES el último modelo de Hooper, un carrocerero británico especializado en Rolls-Royce, se llama Emperador, cuesta casi setenta millones de pesetas y se diferencia de los Phantom originales por la extensión de su carrocería, alargada 57,2 o 101,6 centímetros a gusto del cliente. Hooper, que inició sus actividades en 1807 sobre coches de caballos, necesita seis meses para poner a punto este Rolls superlativo con un interior recubierto de cuero Connolly y maderas nobles de la mayor calidad. La lista de personalidades que han adquirido algún vehículo Hooper es impresionante, cuenta con nombres de la talla de la emperatriz Eugenia de Montijo...

FIAT TEMPRA

A LA TURCA

Mediante una inversión de setenta mil millones de pesetas, Fiat elevará la producción de automóviles de su empresa licenciataria en Turquía, Tofas, a ciento cincuenta mil coches, al tiempo que desarrollará una nueva gama con el reciente modelo Tempra.



JAEGER IBERICA

CAMINO DEL EXITO

JAEGER Ibérica, especialista en cuadros de mando de automóviles y de motocicletas, ha hecho público el balance de resultados del año 89. La empresa afincada en Madrid y Barcelona efectuó unas ventas de 9.844 millones de pesetas durante el último año con 759 millones dedicados a inversiones. La cifra de beneficios de Jaeger Ibérica ha rondado los 900 millones de pesetas.

EN VOZ BAJA



- Repsol, la firma petrolífera que está apoyando el deporte del motor con mayor intensidad, presentará en el otoño un nuevo lubricante puesto a punto en colaboración con el equipo Toyota de rallyes. Este aceite Repsol de alto rendimiento ha demostrado su eficacia en las condiciones de trabajo más difíciles.
- La firma encargada de la importación de los Panther Kallista quiere reforzar su oferta con los fabulosos Panther Solo 2, que estarán disponibles en nuestro mercado desde mediados del otoño próximo.
- Los primeros Renault Clio españoles ruedan ya por las factorías de la marca. Los prototipos con carrocería de cinco puertas se montan y se desmontan casi cada día para que los operarios de las líneas de montaje descubran las peculiaridades de un pequeño con aires de grande.
- Repsol, la firma petrolífera que está apoyando el deporte del motor con mayor intensidad, presentará en el otoño un nuevo lubricante puesto a punto en colaboración con el equipo Toyota de rallyes. Este aceite Repsol de alto rendimiento ha demostrado su eficacia en las condiciones de trabajo más difíciles.

VERDE Y ROJO



- La Unión de Consumidores de España ha detectado irregularidades en el cobro de impuestos de circulación en las comunidades de Madrid y Cantabria. Según las investigaciones de la UCE los ayuntamientos interpretan de forma errónea las tablas de potencia fiscal recogidas en el BOE y la ficha técnica del vehículo. Gracias a la Unión de Consumidores los ciudadanos no tendremos que costear las interpretaciones erróneas.
- Grandísimo para el mejor campeón automovilista español de todos los tiempos, para Carlos Sainz y no sólo por sus victorias, sino por su calidad humana, excepcional, que le permite mostrarse atento con aquellos que le rodean, con todos los medios de comunicación, incluso en el único día pasado en nuestro país entre el retorno de Nueva Zelanda y la marcha a Argentina.
- A la Compañía Iberia que nos ha vuelto a dejar en la estacada. Primero anuló un vuelo regular Madrid-Barcelona, impidiendo a nuestro enviado especial llegar al Rallye de Nueva Zelanda. Después, por si fuera poco, su Servicio de Cargo extravió el envío que nos hacían de material fotográfico. Un revuelo, vamos...
- Las pruebas de Selectividad celebradas en la Ciudad Universitaria de Madrid colapsaron la entrada a la Villa y Corte por la Nacional VI. Los responsables de tan nefasta prueba, expertos en aulas saturadas, deberían pensar más en las fechas elegidas.



VOYAGER

DIFERENTE

SE llama Voyager, lleva un motor Reliant de ochocientos cincuenta centímetros cúbicos y es capaz de alcanzar los doscientos kilómetros por hora de velocidad punta. El Voyager propone un concepto nuevo en el mundo de las dos ruedas, con el piloto protegido por un carenado y con una estructura de seguridad en la parte anterior del conjunto.

PEUGEOT TALBOT CON BENEFICIOS

Las ventas de Peugeot Talbot durante 1989 ascendieron a 129.554 vehículos en nuestro país, con un incremento del 7,5 por ciento respecto a 1988. En el apartado de exportaciones la firma de Villaverde puso fuera de nuestras fronteras 57.685 unidades. El ejercicio económico de 1989 ha supuesto para Peugeot Talbot España un beneficio de 24.599 millones de pesetas, de los que 500 se han destinado a la reserva voluntaria y 6.755 a previsión de impuestos.



COMBUSTIBLES

NUEVOS PRECIOS MAXIMOS

El Consejo de Ministros del pasado viernes dio luz verde a la liberalización del precio de la gasolina y de otros carburantes, al tiempo que estableció precios máximos para todos. Desde el martes día 10 la gasolina super podrá costar hasta 80,8 pesetas, la gasolina normal podrá costar hasta 77,4 pesetas y la gasolina sin plomo, el carburante más ecológico, podrá costar hasta 78,5 pesetas. El precio máximo del gasóleo de automoción, del gasóleo tipo A, quedará establecido en 57,9 pesetas.



BALLESTA

LA TRIBUNA

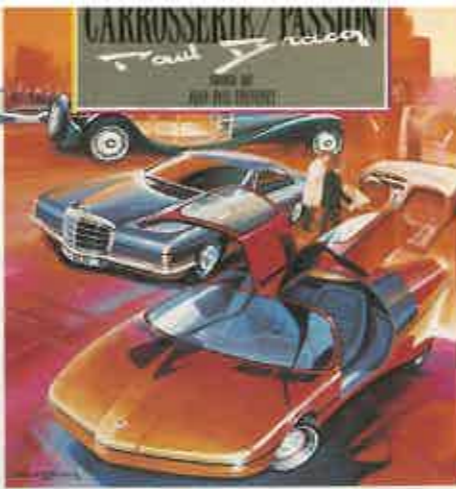
GIOVANNI AGNELLI
Presidente
de FIAT

«España es, con el sur de Italia y Escocia, uno de los tres lugares en que montaríamos una nueva fábrica si decidiéramos aumentar nuestra producción, algo que por el momento no es necesario. En España estamos aumentando constantemente nuestra presencia en otros sectores: los componentes para el automóvil y las telecomunicaciones.»

«La colaboración de los

ecologistas puede ser importante para el trabajo que estamos llevando a cabo, tanto en lo que se refiere a la búsqueda del automóvil limpio como en la consecución de unos bajos niveles de contaminación en las fábricas»

«El Grupo Fiat cerró el ejercicio de 1989 con un beneficio neto equivalente a 318 160 millones de pesetas. Este ha sido el año más brillante de nuestra historia. Fiat afronta el próximo futuro en una posición de gran fuerza y de importancia internacional. La expansión del Grupo ha supuesto la creación de un total de 15.000 nuevos empleos»



PAUL BRACQ

PASION POR LA BELLEZA

El estilo inimitable del diseñador francés Paul Bracq, del padre de tren de alta velocidad, TAV, que pronto se convertirá en TGV, así como de automóviles tan espectaculares como el BMW Turbo o los Peugeot Quasar y Oxia, responsable actual de la dirección de estilo interior del grupo PSA, acaba de lanzar su última obra maestra, un libro titulado Carrocería/pasión que descubre los secretos de las formas más bellas, de las carrocerías más impresionantes de la historia interpretadas a través de sus pinceles. Bracq ha trabajado con el periodista Jean Paul Thevenet para describir la evolución del diseño durante tres mil años de historia, desde los carros de batalla egipcios hasta los deportivos más vanguardistas.

TRV S2

EL ENCANTO CLASICO

El último coche lanzado por la firma británica TVR, el S2, tiene los rasgos de un descapotable veterano y la personalidad de un corredor de fondo. Los rasgos añejos de su carrocería, confeccionada con resinas de poliéster reforzadas con fibra de vidrio, contrastan con una mecánica de vanguardia, con un motor de seis cilindros, de casi tres litros de cubicaje y 168 caballos de potencia provisto de catalizador, con unas suspensiones independientes en ambos ejes, y con un chasis tubular. El TVR S2 es un deportivo de raza capaz de volar a más de 225 por hora de punta, que acelera de cero a cien en menos de siete segundos, como si tal cosa.



TUDOR

GRAN ENERGIA

El grupo Tudor, primer fabricante español y segundo europeo de baterías y pilas, obtuvo durante 1989 un beneficio consolidado de 1.828 millones de pesetas. Las ventas ascendieron a cerca de 54.000 millones de pesetas de las que el 58 por ciento tuvieron su origen en mercados exteriores. Estos resultados incluyen por primera vez las cifras de su filial alemana, el grupo Hagen Batterie, adquirida el pasado año para impulsar la estrategia europea de Tudor. La actividad exportadora del fabricante español de baterías se realiza en cerca de 50 países de todas las áreas geográficas.



LAND ROVER DISCOVERY CON TODA CALIDAD

El producto más joven de la gama Land Rover, el Discovery, acaba de recibir un premio valiosísimo, el premio correspondiente como «Producto de Calidad Superior» concedido por la sociedad inglesa de marketing. El Discovery ha conseguido ser el vehículo más vendido de su categoría, de la categoría de los todo terreno ligeros, en sus primeros ocho meses de vida. En ese tiempo se han fabricado 8.700 unidades.



PERFIL WHITE LABEL

ANTECEDENTES: Sólo hay un escocés que haya viajado tanto, que sea tan apreciado fuera de Escocia y que haya logrado ser todo un número uno en Estados Unidos.

ESTILO DE VIDA: Se le puede ver a orillas del Sena, al borde de las piscinas de Beverly Hills, en los locales de jazz del Village neoyorquino y en las terrazas de los paseos españoles.

PERSONALIDAD: Es de esos con los que da gusto tomarse una copa. Cuando lo conoces no lo olvidas. Porque White Label es todo un personaje.



JAGUAR XJR 4.0

AGRESIVIDAD FELINA

Una nueva fiera ha nacido en el departamento deportivo de Jaguar. Con un motor de seis cilindros y 251 caballos de potencia, el Jaguar XJR 4.0 es capaz de provocar las sensaciones más excitantes sin renunciar a la exclusividad y al lujo más esquisitos.

A PARTIR del anterior Jaguar con motor de cuatro litros, el departamento deportivo de la marca inglesa, el Jaguar Sport, ha realizado el Jaguar XJR 4.0 versión 91. El nuevo coche sustituye al modelo existente y se podrá comprar, de momento sólo en Gran Bretaña, por 39.950 libras esterlinas (7.200.000 pesetas).

Con algunas mejoras importantes, se ha ganado en agresividad estética y se ha potenciado todavía más la mecánica, que puede utilizar gasolina con plomo o sin plomo indistintamente. De esta forma, el motor del nuevo XJR 4.0 parte del

mismo motor de seis cilindros en línea y 3.980 centímetros cúbicos, pero ha incrementado su potencia un siete por ciento, pasando de 235 caballos a 251 caballos de puro nervio. Este aumento se ha conseguido gracias al trabajo realizado en el sistema de encendido digital y la distribución, además de haber aumentado la compresión. Con todo esto, el Jaguar XJR 4.0 es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 236 kilómetros por hora y acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en un abrir y cerrar de

ojos, necesitando solamente 6,7 segundos para conseguirlo.

Si ya de por sí, los cambios realizados en el motor son importantes, hay que decir que el toque final lo ha dado Tom Walkinshaw, creador de los coches vencedores en Le Mans, director de Jaguar Sport y máximo responsable de la fabricación del nuevo modelo.

El cambio puede ser manual con cinco velocidades o automático. Este último corresponde a una caja automática de cuatro velocidades ZF con dos modalidades de utilización: una «normal», por si queremos desarrollar una conducción relajada y otra «sport», por si pretendemos sacar a la luz todo el carácter deportivo del motor de cuatro litros.

Suspensiones, frenos y dirección se han adaptado también a las necesidades del nuevo modelo. La suspensión sigue siendo independiente en las cuatro ruedas y los cuatro discos de freno han aumentado sus dimensiones y se ven complementados por un sistema antibloqueo de frenos elec-



BERLINA CON CARACTER.

El nuevo Jaguar XJR 4.0 es una berlina que no renuncia a las prestaciones deportivas y a una imagen muy agresiva. Para conseguir este objetivo se ha potenciado el conocido motor de cuatro litros que con unas importantes mejoras desarrolla 251 caballos de potencia y una velocidad máxima de 236 kilómetros por hora.





A TODO LUJO.
Tener unas buenas aptitudes deportivas no implica el que se tenga que renunciar necesariamente al confort y al lujo. En el Jaguar XJR 4.0 hacen gala de un equipamiento interior muy complejo, con materiales como el cuero y la madera de nogal de primera calidad.

UNA FIERA.
Las nuevas llantas de aleación realzan la agresividad estética del XJR 4.0, al igual que los nuevos faldones laterales y el spoiler delantero, con faros antiniebla integrados y unas tomas de aire para refrigerar los frenos.



trónico (ABS). También la dirección asistida ha sido modificada para ofrecer la mayor respuesta en cualquier circunstancia.

La sobredimensión de los frenos ha obligado al cambio de ruedas, que ahora son de mayor diámetro y anchura. Los neumáticos, en medida 225/55, van montados sobre unas bonitas llantas de aleación, específicas del modelo, que tienen unas dimensiones de ocho pulgadas de ancho por dieciséis pulgadas de diámetro, necesarias para albergar los nuevos discos de freno y para sujetar el coche al asfalto como una lapa.

Exteriormente también se han realizado modificaciones que le confieren esa apariencia deportiva que se pretende, siendo nueva la parrilla frontal, los faldones laterales, el faldón trasero y el Spoiler delantero, con faros antiniebla incorporados y unos conductos para refrigerar los frenos.

El interior mantiene esa calidad sutil que distingue a las grandes berlinas inglesas. Los materiales que predominan son la madera de nogal y el cuero, que revisten puertas, asientos, volante y salpicadero. El lujo se disfruta en cada uno de los rincones y el equipamiento hace gala de la máxima calidad. La electrónica, al servicio de la comodidad, está incorporada en los elevalunas eléctricos, retrovisores, asientos..., sólo con mover un dedo podremos realizar cualquier operación dentro del coche que, además posee un potente sistema de sonido con seis altavoces.

La aportación de capital por parte de Ford en la marca inglesa ha permitido la fabricación de estos modelos que hasta la fecha eran tan sólo proyectos.

Los Jaguar son unos modelos que manteniendo el clasicismo típico de los coches ingleses siempre han poseído un marcado carácter deportivo y el XJR 4.0 no iba a ser menos. Su impresionante motor de seis cilindros y cuatro litros de cilindrada provoca un rugido imponente, no en vano, no estamos hablando de un gatito, sino de todo un Jaguar. ○

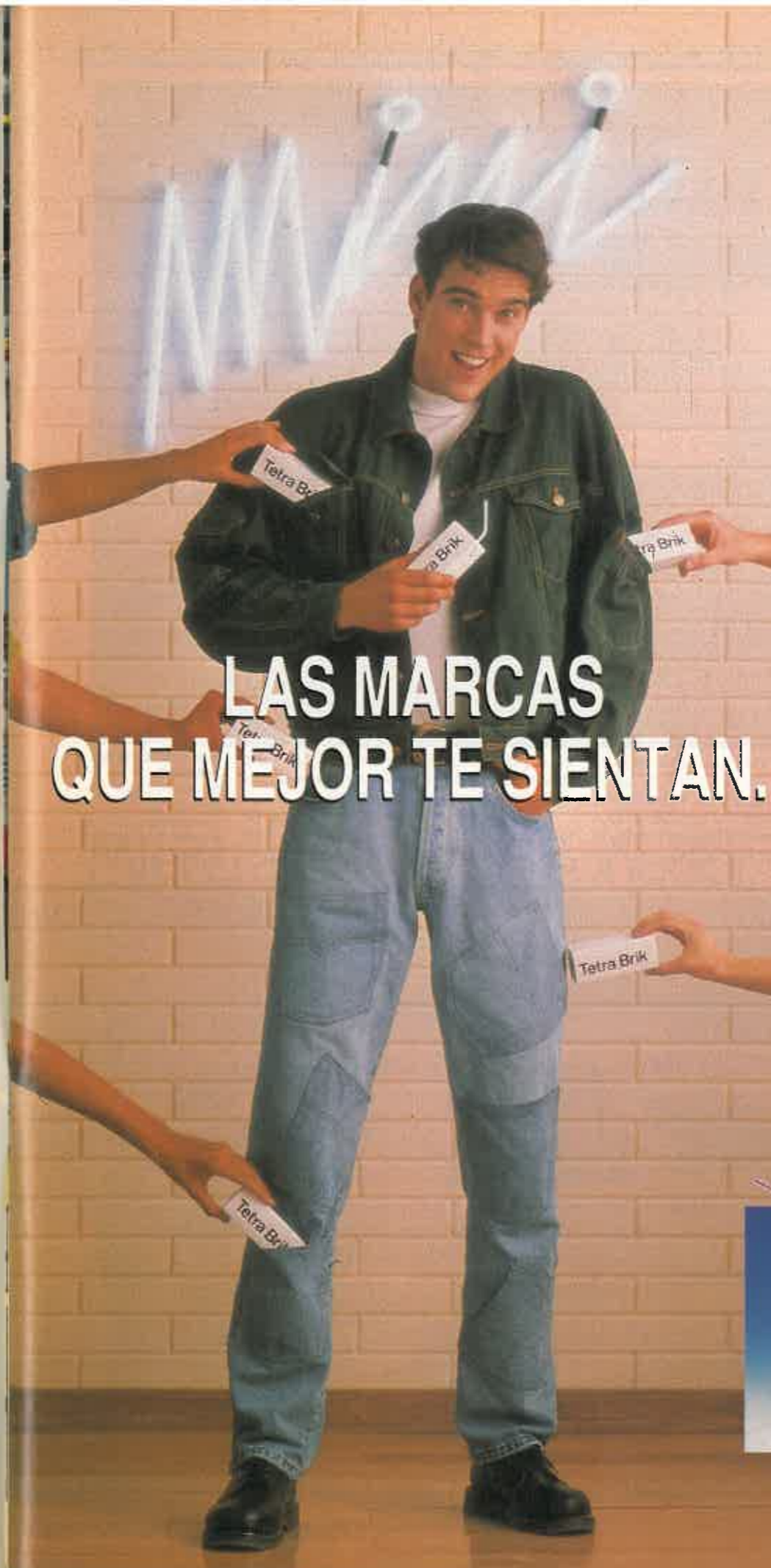
LA potencia se transmite al suelo gracias al diferencial autoblocante y a los neumáticos tan anchos que equipa de serie.

FICHA TECNICA

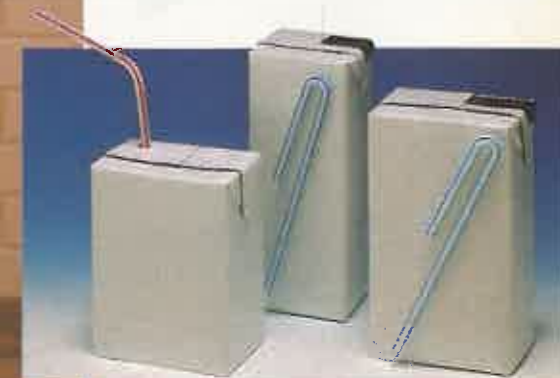
XJR 4.0

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea
Cilindrada (c c)	3 980
Árbol de levas	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	9,75 a 1
Potencia máxima (cv) / r.p.m	251 (187 kw)/5 250
Par máximo (mkg) / r.p.m	38,4 (377 nm)/4 000
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual o automática
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	12,4
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Discos vent /Discos + (ABS)
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
RUEDAS	
Llantas (pulgadas)	De aleación (8J X 16)
Neumáticos	225/55 ZR 16
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,7 (Manual) y 7,7 (Autom.)
Velocidad Máxima (km/h)	236
Consumo Urbano (l/100 km)	17,9 (Man) y 15,8 (Autom.)
A 90 km/h (l/100 km)	8,5 (Manual) y 8,6 (Autom.)
A 120 km/h (l/100 km)	10,3 (Man.) y 10,8 (Autom.)

LAS MARCAS QUE MEJOR TE SIENTAN.



Una moda que va a estar en boca de todos. Marcas que te sientan tan bien por fuera como por dentro. En los tonos que más favorecen: naranja, piña, fresa, chocolate, melocotón... Es la moda sana. Que viene en mini. Llévatela puesta. Y bébete el mundo. ¡Qué tienes que cuidarte, chico!



LO TUYO ES LO MINI. MINI ES TETRA BRIK®

©Tetra Brik es una marca registrada de Tetra Pak.

EL FUTURO GOLF AL DESCUBIERTO

LA NUEVA GENERACION

A finales del 91 aparecerá el Volkswagen Golf de la tercera generación. Un coche que presenta importantes novedades con respecto al actual. Lo más importante es que es más largo y la motorización más potente tendrá 210 caballos.

LA línea de los nuevos Volkswagen Golf ya está prácticamente definida y si se cumplen los planes previstos por la marca estará en la calle en los últimos meses del 91 coincidiendo con el Salón de Francfort.

Recientemente la marca lo ha dado a conocer a un grupo reducido de personas, seleccionadas en toda la República Federal Alemana pertenecientes a distintas clases sociales, con motivo de un «Car Clinic» que organizó en Hamburgo. En estos «Car Clinic» que suele organizar Volkswagen cada vez que lanza un modelo nuevo, las personas invitadas tienen la posibilidad de ver por primera vez el producto, después en unos test opinan sobre los puntos que más les han gustado y los que menos. Más tarde estas opiniones la marca las tiene en cuenta a la hora de realizar algún retoque.

En esta primera aparición en público se ha podido comprobar que los Golf de los 90 van a mantener prácticamente la misma configuración de sus predecesores, aunque la línea es algo más redondeada, siguiendo las tendencias actuales. Los responsables de la marca han preferido no realizar cambios muy profundos porque

estiman que el cliente de este modelo es de gustos clásicos y lo que busca es un coche que sea sobre todo robusto y seguro, además de que sea un producto que mantenga un buen valor económico a lo largo de su vida útil. Esto ha propiciado que el desarrollo del nuevo Golf se haya ido atrasando, ya que los primeros proyectos no fueron nunca del agrado de la comisión de Producto-Estrategia.

Como ya hemos dicho antes, los nuevos Golf que verán la luz en el 92 mantienen una configuración similar a la de los anteriores, pero presenta cambios importantes. Uno de ellos es que ha heredado la plataforma del Passat, con esto pasa a ser un poco más largo, su longitud se incrementa hasta los cuatro metros, por lo tanto se va a ver beneficiado con una mayor habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras, propiciada además de su mayor longitud por su gran distancia entre ejes, algo que caracteriza a los Passat. Al adoptar la plataforma del Passat también podrá incorporar algunos elementos mecánicos como el eje trasero direccional.

Exteriormente la nueva generación de Golf además de tener una carrocería mucho más redondeada, el morro es más

UN POCO MAS LARGO.
El nuevo Golf hereda la plataforma del Passat que es más larga.



ELINTAS



Mientras haya un soñador.

¿Es un pecado soñar con él? ¿Es un crimen recrearse en su diseño? ¿O imaginar de lo que es capaz su motor multiválvulas? Piensa en sus 1.764 c.c. y 140 C.V. de potencia, que se traducen en una aceleración de 0-100 Km/h. en 7,9 segundos.

¿Acaso está prohibido dejarse seducir por los detalles? Piensa en la dirección asistida de serie. En su ordenador de a bordo. En las llantas de aleación ligera. En sus asientos deportivos. En la opción de frenos ABS. Piénsalo.

Si es un pecado enamorarse de un coche, no te acerques al nuevo Renault 19-16 válvulas. Sólo los auténticos soñadores caerán bajo su hechizo.

Nuevo Renault 19-16 Válvulas.



1900 instalaciones a su servicio.
Su Renault con Renault financiación.
RENAULT recomienda lubricantes ELF





descendente y afilado, con sólo una pequeña rejilla al final del capó y los clásicos faros redondos han dado paso a unos alargados. Con todo esto han conseguido un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,30. Por otro lado los montantes del parabrisas son mucho más inclinados, además de para permitir una mejor aerodinámica son así para permitir aprovechar algunos elementos del Passat.

Por lo que respecta a los motores la novedad más importante va a ser el de 2,4

litros de seis cilindros en V, que desarrollará una potencia de 130 ó 170 caballos en función de la cualta que equipe. El más básico de la gama será un 1.4 de cuatro cilindros con 60 caballos de potencia. Por contra la versión más deportiva va a estar animada por un motor de cuatro cilindros de dos litros de cubicaje que con una culata de cuatro válvulas por cilindro y compresor G desarrolla una potencia de 210 caballos y una velocidad máxima de 240 kilómetros por hora. ○

UNA TRAYECTORIA TRIUNFAL

DESDE que en 1974 apareció el primer Volkswagen Golf hasta los actuales modelos de nuestros días han pasado casi quince años. Una trayectoria plagada de éxitos, que se ha ganado a pulso demostrando una gran robustez, fiabilidad y seguridad. En España, país atípico donde los haya, el Golf también ha gozado de una gran popu-

laridad, pero a diferencia de otros países europeos las versiones que más aceptación han tenido siempre han sido los GTI. Versiones deportivas de este modelo que animadas por unas mecánicas muy brillantes ofrecen unas prestaciones de primer orden.

El Golf también a lo largo de su gloriosa andadura han establecido una serie de elementos técnicos que han tenido que aplicar otros fabricantes en sus rivales para poder competir con éxito con él. Sin duda la solución técnica más importante que ha impuesto el Golf ha sido la de las cuatro válvulas por cilindro, que más tarde poco a poco sus competidores han ido adaptando.

Desde el primer Golf que apareció hasta los modelos que componen la gama 90 se ha producido un proceso de evolución que se puede resumir en el siguiente calendario:

-1974, aparece el primer Golf. El diseño es del maestro italiano Giorgio Giugiaro.

-1976, primer Golf GTI con motor de 1,6 litros y 110 caballos de potencia.

-1982, el GTI pasa a tener un motor de 1,8 litros y 112 caballos.

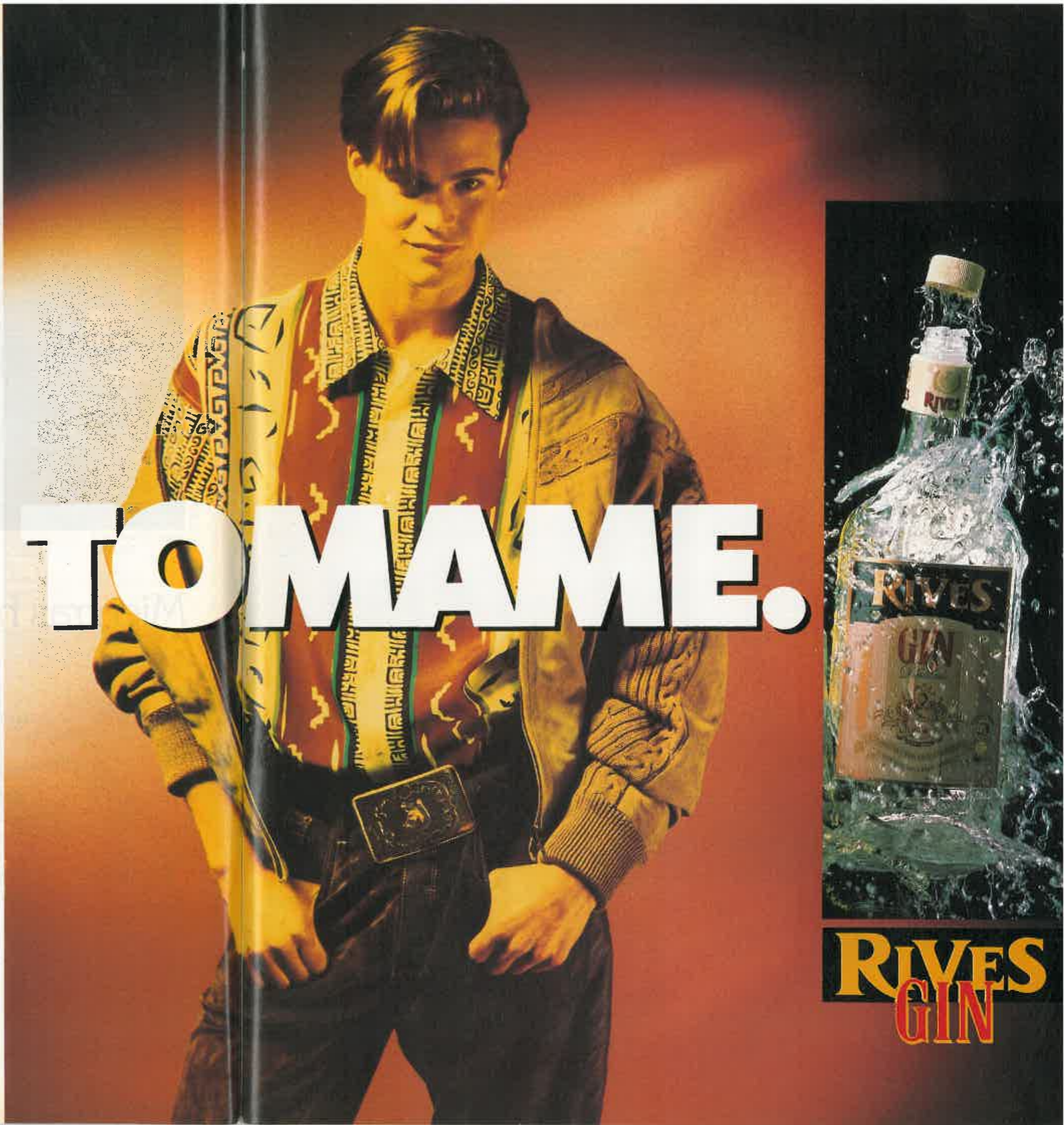
-1983, se presenta el Golf II generación.

-1985, el Golf GTI dispone de culata de 16 válvulas y 139 caballos.

-1986, aparece el Golf Syncro.

-1989, se comercializa el G-60 y el Rallye.

TOMAME.



RIVES
GIN



FRENOS ABS / DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS / TRACCION TOTAL / SUSPENSIONES VARIABLES Y SISTEMAS ANTIPATINAMIENTO

SOLUCIONES DE VANGUARDIA

El tremendo esfuerzo de la industria del automóvil por mejorar los niveles de seguridad y confort de sus productos se ve reflejado por la gran cantidad de sistemas que en muchas ocasiones son desconocidos por el automovilista que duda sobre la verdadera eficacia de los mismos, que en algún caso puede ser más un gancho comercial que un sistema verdaderamente eficaz.



PARA despejar algunas de las dudas que pudiesen surgir sobre los sistemas que normalmente aparecen en las listas de opciones de las marcas, hemos reunido en la moderna pista de pruebas del INTA y en el Circuito del Jarama una serie de coches que han servido de escaparate de las últimas tecnologías aplicadas al automóvil. Nuestro objetivo principal en esta prueba era ver si estos sistemas verdaderamente aportan una ventaja al conductor, para lo cual hemos realizado toda una serie de pruebas en las cuales se han evaluado las cifras obtenidas por el Correvit, pero lo que más ha pesado a la hora de obtener una conclusión, ha sido la opinión de los probadores. Se realizaron pruebas de slalom, de aceleración, de paso por curvas y de frenado, primero con el piso seco y luego en mojado. También se evaluaron los diferentes sistemas en conducción ➤



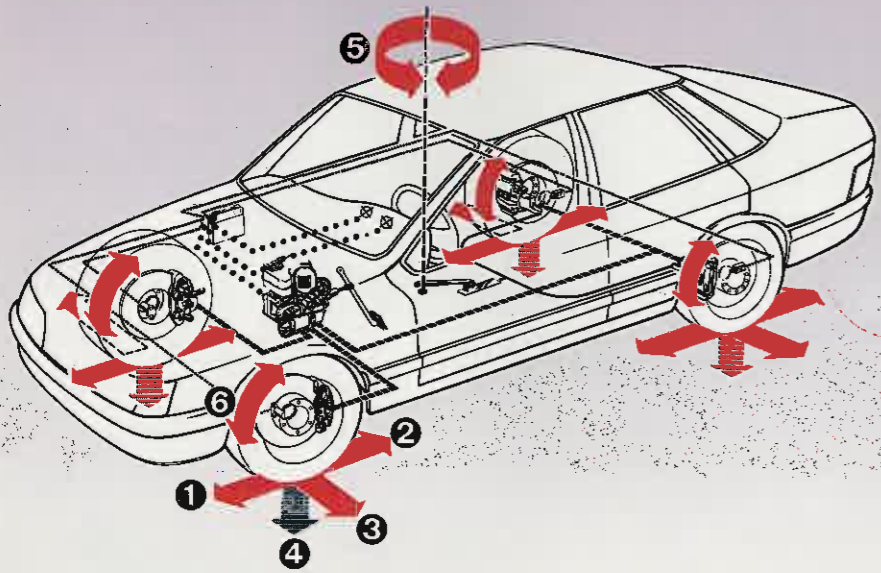
**NO PATINAR.**

En el Mercedes 300, el ASR se revela como un sistema muy eficaz.

SISTEMA ANTIBLOQUEO DE FRENOS

El sistema antibloqueo de frenos es un claro ejemplo de la aplicación de la micro-electrónica a la seguridad del automóvil. En la última generación de ABS un microprocesador controla el sistema de frenos, para evitar el bloqueo de las ruedas, mediante el análisis de las fuerzas ejercidas por la transmisión del movimiento (1), los frenos (2), las fuerzas laterales (3), el propio peso

(4), el momento polar (5) y la propia inercia de las ruedas. El microprocesador evalúa estos datos y transforma el resultado en impulsos eléctricos que regulan la presión óptima sobre cada uno de los frenos. Este proceso se realiza con una frecuencia que oscila entre 10 y 20 veces por segundo según que sistema sea y permite disponer siempre de una frenada segura y eficaz.



normal en todo tipo de carreteras y en conducción algo más agresiva en el circuito del Jarama. En general las conclusiones a las que se ha llegado, es que todos estos mecanismos resultan positivos en los diferentes factores del automóvil. Ahora bien, no todos los sistemas son iguales, ni por diseño, ni por efectividad, pero sus principios apuntan hacia el mismo objetivo.

La tecnología que nos ha parecido más efectiva, sobre todo en condiciones difíciles de circulación, como en lluvia, tierra o puertos de montaña, es sin lugar a dudas la tracción a las cuatro ruedas. En este sentido se realizaron pruebas con un Peugeot 405 GR de tracción delantera y un 405 GR de cuatro ruedas motrices, para contrastar los distintos comportamientos.

El cuatro por cuatro resultó en todo momento mucho más rápido y seguro que el tracción delantera. Mientras que en el dos ruedas motrices, cuando se pasa de prisa por una curva, es el tren delantero el que desliza, tendiendo a seguir recto por la tangente de la trayectoria de la curva. En el 4x4 cuando se llega al límite de adherencia, no hay una prioridad de las ruedas delanteras o traseras a derrapar, sino que es el coche entero el que desliza. De esta manera el Peugeot 405x4 no se descoloca ni de delante ni de atrás y bastará con levantar un poco el pie del acelerador para corregir su trayectoria. En términos generales, independientemente del sistema de tracción integral, un coche de cuatro ruedas motrices resulta más eficaz que uno de dos.

Para evaluar los sistemas de dirección a

TAN AVANZADO COMO CADA BMW TAN PERSONAL COMO CADA CONDUCTOR



Desde el momento en que una persona se acerca a un Concesionario BMW es ya considerada como un nuevo cliente. Y como tal, puede gozar de la atención exclusiva de la marca. Para que disfrutar de su BMW le resulte más fácil.

Para ello ha nacido **BMW Finance & Leasing**, un servicio de financiación de automóviles, nuevos o de ocasión, y de motocicletas, totalmente ajustado a las conveniencias de cada cliente.

BMW Finance & Leasing está gestionado por Barclays Bank y sus condiciones, tanto en operaciones de financiación

como de leasing, se encuentran entre las más ventajosas del mercado.

Este nuevo servicio está tramitado por toda la Red de Concesionarios BMW, con lo que la rapidez en la gestión y comodidad son plenas. Así, puede usted contar con un cortísimo plazo de respuesta. O lo que es lo mismo, la posibilidad de disfrutar de su BMW en sólo 48 horas.

Para más información llame al **900 10 20 30**. Servicio Telefónico BMW o acuda a cualquier Concesionario de nuestra Red, donde nos complacerá informarle personalmente.

**Finance
BMW
Leasing**





TRACCION DELANTERA. El Peugeot 405 dos ruedas motrices, mostraba un comportamiento típico de tracción delantera.



A FONDO. Sin el ASR, el Mercedes muestra un comportamiento noble, pero se pueden llegar a producir desmanes.

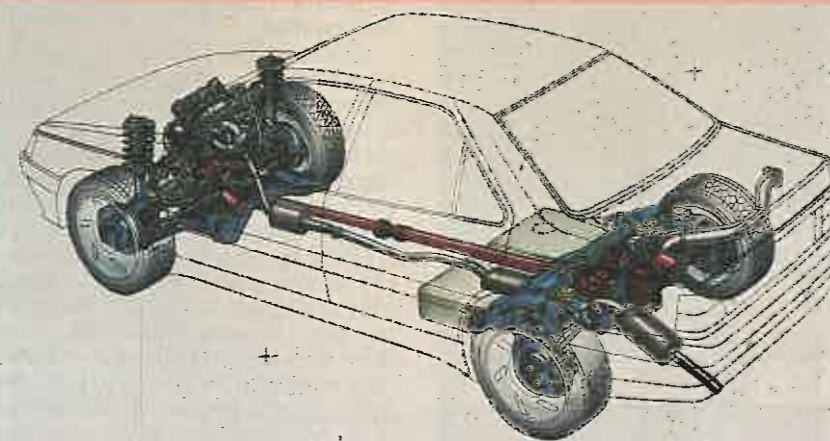
las cuatro ruedas, empleamos un Mazda 626, que es el representante del mercado Español con el sistema más avanzado. En las pruebas de slalom realizadas, sorprende el comportamiento extraño del Mazda 626 con el sistema conectado. A partir de la tercera puerta del slalom, la dirección del Mazda se endurece de tal forma que se hace difícil maniobrar el coche.

Una vez desconectado el mecanismo que hace girar las ruedas traseras, la dirección del japonés se vuelve manejable y ligera. No obstante, los resultados del Mazda con dirección en las cuatro ruedas son mejores que los del coche con sólo dirección delantera. En las pruebas de paso por curvas, los resultados obtenidos son muy similares, el Mazda con dirección total se muestra más efectivo y seguro de conducir, mientras que cuando desconectamos el 4WS, el límite de adherencia es inferior. Esto se aprecia todavía más claramente sobre una superficie deslizante.

Donde sin lugar a dudas, el mecanismo de las cuatro ruedas directrices muestra toda su efectividad, es en las maniobras de aparcamiento. Aparcar con un coche de cuatro ruedas directrices se vuelve un juego de niños. Se tiene la sensación de que el coche se mueve lateralmente, en lugar de hacerlo hacia adelante y hacia atrás.

Otros sistemas enfocados a mejorar el

ESQUEMA DE TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS



Los sistemas de tracción a las cuatro ruedas pueden utilizar diferenciales de bloqueo mecánico, viscoacopladores o de tipo Torsen.

La transmisión integral dotada con un viscoacoplador, ofrece una repartición automática del par sobre los dos ejes en función del agarre de cada uno de ellos. En este esquema

aparece la disposición empleada en el Peugeot 405. Es un sistema de tipo permanente en el cual el conductor no interviene para nada. Hay otros sistemas en los cuales se pueden modificar las condiciones de funcionamiento en función del estado del terreno. Sea cual sea el tipo de tracción integral la mejora en la seguridad es notable.

comportamiento, son las llamadas suspensiones de dureza variable, como la que lleva el Peugeot 605 que fue objeto de nuestros test. Con él se llevaron a cabo pruebas de slalom en seco y en mojado, con la palanca de la regulación de la suspensión en posición normal y sport.

Una vez analizados los resultados de estas pruebas, se comprobó que las diferencias entre el 605 con la suspensión en posición normal y el mismo coche con la suspensión en posición sport, fueron mínimas y a favor de la suspensión dura.

Cuando seleccionamos la posición sport, se nota como a medida que le exigimos un esfuerzo mayor al Peugeot, la amortiguación se va endureciendo gradualmente. El comportamiento del coche se muestra más firme y tarda más en perder tracción. Las diferencias se centran, fundamentalmente en el confort.

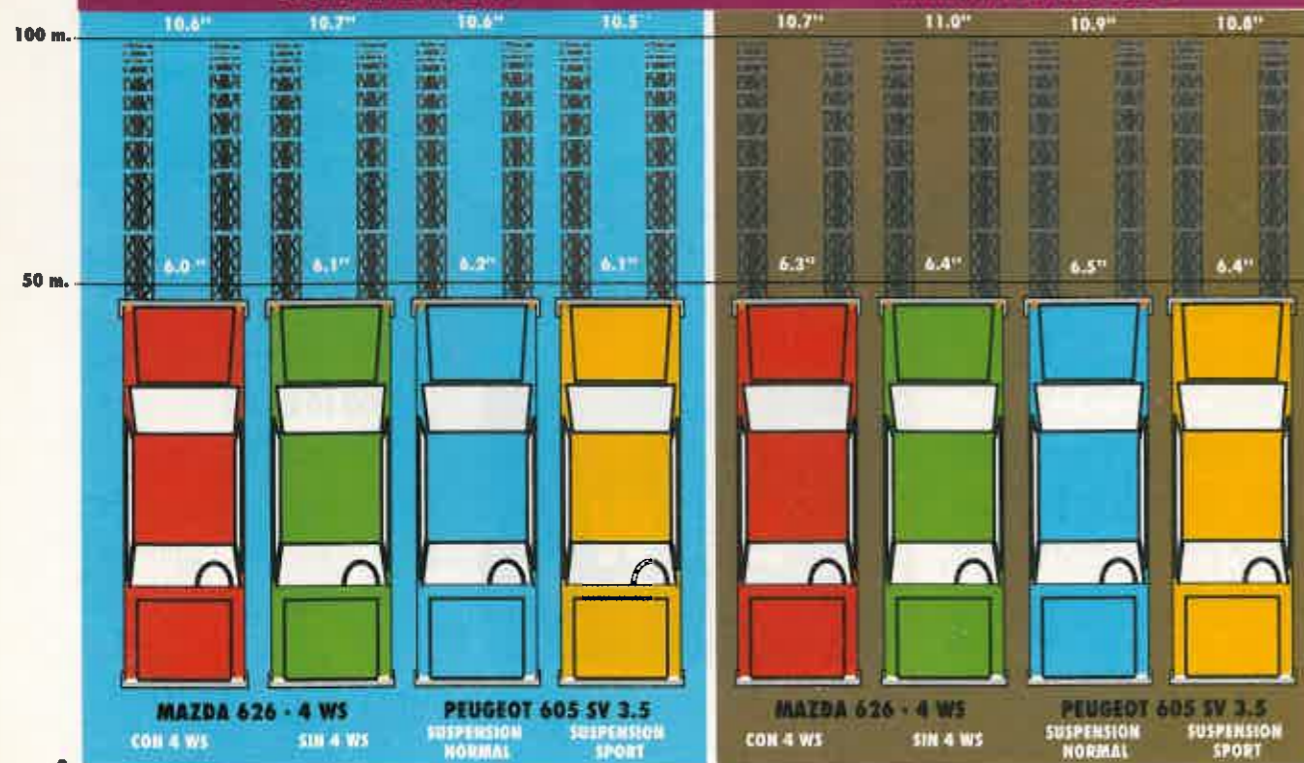
Como alternativa a los sistemas de tracción a las cuatro ruedas, las marcas más avanzadas están desarrollando sistemas que evitan el patinamiento de las ruedas en aceleraciones y, más recientemente, en retenciones. Los representantes sometidos a prueba fueron los Mercedes dotados con ASR y tracción trasera, y el Volkswagen Golf G-60 con EDS y tracción delantera.

Las pruebas realizadas con el Mercedes 300, equipado con el mecanismo ASR, arrojó unos resultados curiosos. Con el suelo seco y el sistema ASR desconecta-

SISTEMAS QUE MEJORAN EL COMPORTAMIENTO

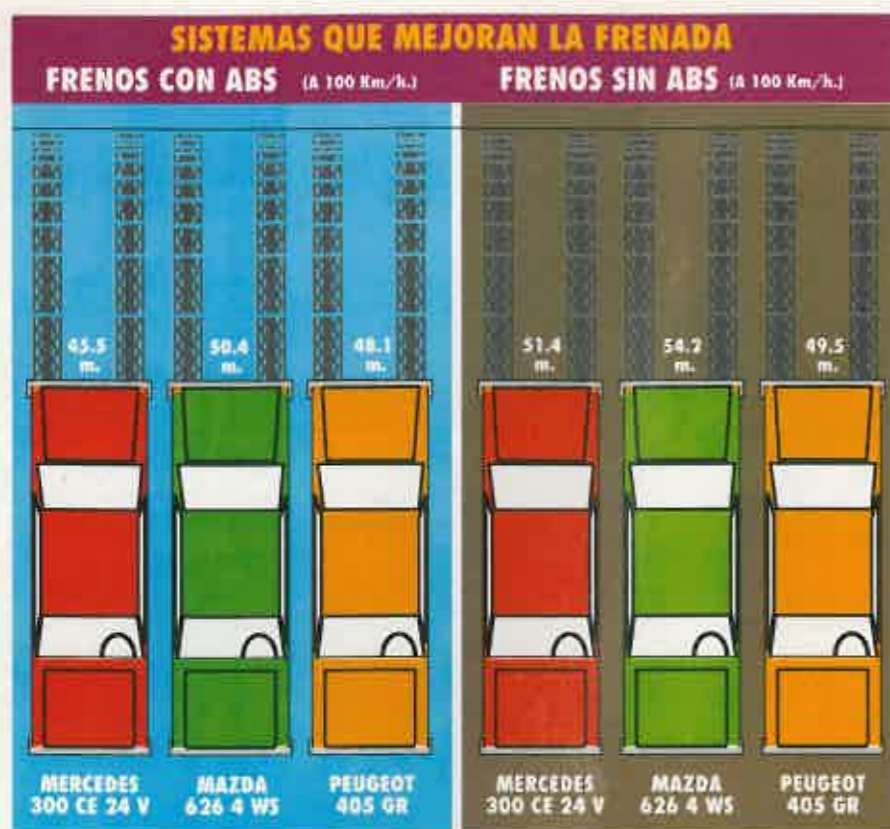
SLALOM EN SECO

SLALOM EN MOJADO



En este caso se comparan los resultados de el Mazda 626 con la dirección a las cuatro ruedas o sin ella y el Peugeot 605 SV con la suspensión en posición deportiva o confort. En el primer caso se aprecia una mejora, en particular sobre suelo deslizante, con la dirección a las cuatro ruedas, mientras que en el caso de la suspensión del Peugeot, lo único que se aprecia es un mayor balanceo de la carrocería, sin grandes variaciones en el comportamiento.

ESTA ES LA HUELLA DEL SCORPION.



En estos momentos, los sistemas antibloqueo de frenos están fuera de toda duda. Su eficacia queda demostrada no sólo por unas distancias más cortas en superficies deslizantes, sino porque gracias a los mismos se mantiene perfectamente el control del coche en todo momento, incluso sobre nieve o hielo. Por supuesto no todos los sistemas son igual de efectivos, pero en general todos suponen un avance.

do, superó el slalom más velozmente que con el ASR en funcionamiento, pero obligaba a una conducción mucho más esforzada. Sin embargo las pruebas en mojado inclinaron la balanza a favor del Mercedes con ASR.

La explicación hay que buscarla en la manera de funcionar del ASR. Este actúa sobre el freno de la rueda que patina y si esto no es suficiente, llega incluso a cortar la inyección para evitar las pérdidas de fuerza. El resultado es obvio, el Mercedes no pierde adherencia pero sí velocidad.

La conducción del Mercedes con el ASR desconectado es la clásica de un coche sobrevirador, se consigue que el eje trasero derrape a la salida de una curva, en cuanto pisamos a fondo el acelerador. Acto seguido bastará girar el volante al lado contrario de la curva, para enderezarlo. Es una conducción divertida, pero poco segura recomendable sólo para manos expertas.

Así como sin el ASR, el Mercedes superaba nuestras pruebas «perdiendo las formas», con el sistema conectado es otro coche totalmente distinto en sus reacciones, se conduce con suma docilidad y seguridad a pesar de su tamaño.

Por último fue sometido a examen en la pista de prueba del INTA, el denominado EDS, mecanismo electrónico antipatinamiento comercializado por Volkswagen en varios de sus modelos.

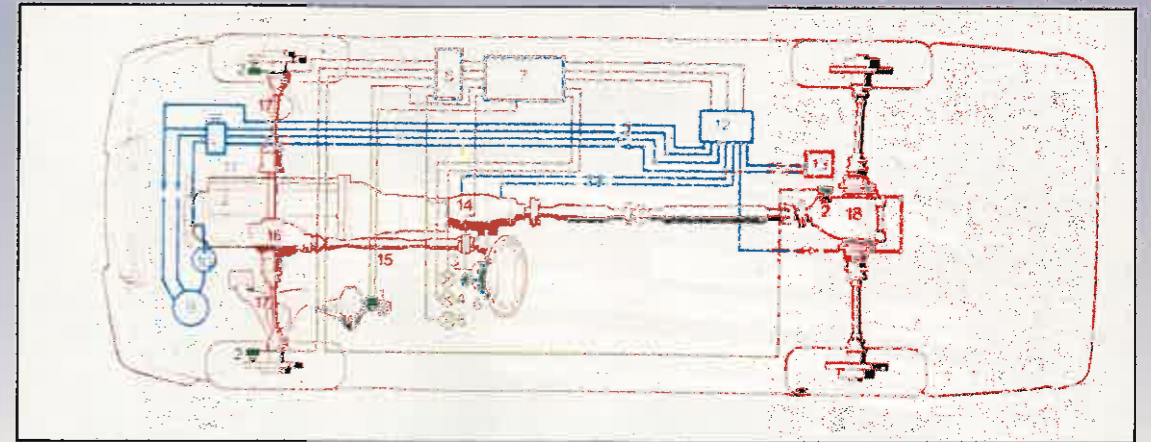
También en este caso el paso del Golf con EDS por las distintas pruebas, fue más rápido que con el EDS desconectado. Las diferencias de sensaciones al volante con el GTi con y sin EDS, con el v-



La gran ventaja de los sistemas que evitan el patinamiento de las ruedas, reside en la facilidad de conducción que confieren al coche. Tanto el ASR del Mercedes, como el EDS del Volkswagen permiten mejorar las cifras en mojado sobre la tracción convencional con una conducción más relajada. En seco, los coches son más rápidos con los sistemas desconectados, pero hay que realizar una conducción muy agresiva.

TRACCION INTEGRAL AUTOMATICA

Este esquema corresponde a la tracción automática que Mercedes integra en su modelo 4Matic. Esta tracción a las cuatro ruedas está comandada por una central electrónica, que decide cuando engranar las ruedas delanteras. El sistema funciona coordinado con el ABS.



mento seco, no son considerables. En mojado, el Golf con el sistema EDS toma las curvas con más aplomo, de todos modos con el mecanismo desconectado el coche sigue teniendo un comportamiento excepcional, no en vano de todos los vehículos probados, el G-60 fue el más rápido, ágil y seguro. Una vez más, las balanzas se inclinan por la opinión de nuestros probadores que encontraron la conducción del Golf con EDS, agradable y suave.

También se efectuaron pruebas de aceleración en seco y en mojado, con estos mecanismos conectados y desconectados. Para poner evidencia la eficacia de los sistemas, programamos el Correvit para medir la aceleración en los 50 y 100 primeros metros, que es donde se produce el patinamiento más escandaloso. En seco no se apreciaron diferencias notables con o sin ASR o EDS. Los tiempos de aceleración son prácticamente iguales y las di-

ferencias radican en la espectacularidad de las arrancadas, con ruedas chirriando y largas marcas sobre el asfalto siempre que se realizaban con los sistemas desconectados. En el caso del Mercedes, las diferencias se hacen notables sobre suelo mojado. El ASR impide cualquier tipo de desmán. El conductor se tiene que limitar a dirigir con el volante y el coche seguirá fielmente la trayectoria. Con el sistema desconectado, a pesar de la gran motrici-

SCORPION: LA HUELLA PIRELLI EN 4x4.

Esta es la huella de una nueva generación de neumáticos para vehículos con tracción 4x4. Una huella que abre caminos donde no los había. Con tres modelos que incorporan avanzadas soluciones tecnológicas. Como la carcasa radial, el neumático «tubeless» o la exclusiva «Cintura Cero Grados» Pirelli. Tres modelos con distintas respuestas a diferentes exigencias del terreno. Y por encima de todo, una línea de neumáticos que resiste altas velocidades, agarra más y se desgasta menos.

Nueva Línea Scorpión.
ABRIENDO CAMINO EN TODOS LOS TERRENOS.



PIRELLI

**FUTURO PROXIMO.**

Los sistemas de dirección a las cuatro ruedas tienen un futuro prometedor.



AMIGO CORREVI.
Una vez más, el Correvit fue una inestimable ayuda.

dad confiere al coche su suspensión multibrazo, se llega a producir algún tirón que hay que corregir con el volante. En el caso del Volkswagen, dada su condición de tracción delantera, los tirones de las ruedas se transmiten con fidelidad al conductor. En cambio con el EDS conectado no hay que aferrarse al volante para mantener la trayectoria, puesto que la electrónica lo hace todo.

Nos queda por hablar de los sistemas antibloqueo de frenos. Sin duda su adopción mejora sensiblemente la seguridad del automóvil. Aunque hay muchas diferencias entre unos sistemas y otros, en términos generales se puede decir que su adopción es positiva y recomendable.

CONCLUSION

En estos momentos hay que evaluar el estado de desarrollo de los diferentes mecanismos que hemos probado. La evolución de los sistemas antibloqueo de frenos nos permite decantarnos sin lugar a duda por la incorporación de estos sistemas. Algo parecido pasa en lo que se refiere a los sistemas de tracción total. Si bien en el caso del ABS su adopción no plantea ninguna duda, sea cual sea el tipo de coche, en el caso de la tracción total sus



ventajas se hacen notables sobre coches de 150 caballos o más y si se circula sobre terrenos deslizantes muy a menudo. Estos sistemas se encuentran en un estado de desarrollo muy avanzado, pero todavía se mejorará bastante en los próximos años.

En lo que se refiere a los sistemas de dirección a las cuatro ruedas, creemos que se trata de sistemas que tienen mucho futuro, pero que actualmente no están suficientemente desarrollados como para dar un rendimiento óptimo. Actualmente aportan algunas ventajas, pero no tantas como se podría esperar sobre el papel.

Algo parecido pasa con las suspensiones de dureza variable, que son el primer plato de lo que en su día serán las verdaderas suspensiones inteligentes que están en una avanzada fase de desarrollo. Hoy en día sus ventajas se centran más en el confort que en la seguridad.

Los sistemas antipatinamiento tipo ASR, EDS, ASC, TCS, etc..., son una alternativa muy interesante a la tracción total y aunque son relativamente nuevos y desconocidos por el gran público, son opciones muy recomendables.

Simonetta Garih y Equipo de Pruebas.
Fotos: Alfonso J. Nieto y José Robledo.

TODO CONFORT.
La influencia de la suspensión de dureza variable se aprecia en el confort.

YAMAHA

XJ600

**CARACTERISTICAS TECNICAS YAMAHA XJ600****MOTOR**

Tipo	4 cilindros DOHC, 4 tiempos
Cilindrada	598 c.c.
Diámetro x carrera	58,5 x 55,7 mm
Relación de compresión	10,0:1
Potencia máxima (DIN)	72 CV (53 kW) a 10.000 rpm
Par máximo (DIN)	5,3 kgm (52 Nm) a 7.500 rpm
Engrase	Cárter húmedo
Encendido	Transistorizado
Sistema de arranque	Eléctrico
Capacidad de aceite	3 l
Capacidad de combustible	19 l
Caja de cambios	6 velocidades
Transmisión	Cadena

**AHORA, CON LA COMPRA DE TU NUEVA XJ 600,
LA RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES
YAMAHA TE OBSEQUIA
CON UN MAGNIFICO REGALO**

REGALO JUEGO MALETAS KRAUSER
(INSTALACION INCLUIDA)
50.000 PTAS. APROX.

**ACERCATE
A TU CONCESIONARIO
MAS PROXIMO, Y APROVECHA
ESTA OPORTUNIDAD**

RED OFICIAL CONCESIONARIOS

OFERTA VALIDA PARA PENINSULA Y BALEARES
(LA RED SE RESERVA EL DERECHO DE CANCELAR LA PROMOCION SIN PREVIO AVISO)

YAMAHA



OPEL

BENEFICIOS EN ALZA

LOS beneficios netos obtenidos por General Motors España durante el ejercicio de 1989 ascendieron a 30.467 millones de pesetas, lo que supone un incremento del 9,2 por ciento respecto al ejercicio de 1989.

La actividad productiva de Opel en su planta de Figueruelas aumentó un 4,8 por

do. Otro factor que ha colaborado en el aumento de producción ha sido la ausencia de conflictividad laboral, no perdiéndose por este motivo ninguna hora de trabajo. Figueruelas cuenta con 9.387 empleados y es la planta productiva de mayor volumen de fabricación en España.

En el mercado español General Motors España matriculó un total de 161.505 turismos, de los cuales 57.073 corresponden al modelo Corsa y 27.805 al Kadett producido en Zaragoza. De los Opel fabricados fuera de nuestras fronteras, representados por los modelos Kadett, Vectra, Omega y Senator se vendieron un total de 71.697 unidades.

Dentro del segmento de vehículos industriales se comercializaron 4.032 unidades de los modelos Midi, Rascal y Trooper, lo que significa un incremento del 22 por ciento respecto a 1.988.

El Opel Corsa fabricado en la factoría de Figueruelas es el modelo nacional más producido y exportado a otros países. Sin embargo, el Kadett es el número uno en ventas de la marca y el más vendido en nuestro país dentro del apartado de los importados.

Las próximas inversiones de General Motors España alcanzarán en el quinquenio 1989-1993 los 75 mil millones de pesetas. Estas inversiones irán destinadas fundamentalmente a la mejora de la calidad y al mantenimiento de las instalaciones en el nivel óptimo de tecnología y modernidad en que están hoy en día.

Otro apartado que no descuidarán los

responsables de Opel en Zaragoza será la protección al medio ambiente. En 1.989 el Ministerio de Industria y Energía otorgó a la factoría de Figueruelas el Premio Nacional al Medio Ambiente por su constante labor de investigación en el tratamiento de aguas residuales, protección de la atmósfera y gestión de residuos que se encuentran por debajo de los límites establecidos en la legislación alemana, que es la más estricta en este sentido dentro de la Comunidad Europea. ○

Javier Solano

NUEVAS FIAT DUCATO Y TALENTO DISEÑO ACTUAL



FIAT acaba de presentar el nuevo diseño de sus furgonetas comerciales, las Ducato y Talento. Ambos modelos han sido sometidos a un rediseño que ha afectado principalmente al frontal de la cabina y al interior del vehículo. En la parte exterior se ha dado nueva forma a las ópticas y se ha afilado ligeramente la forma de las puertas y de las ventanillas. En el interior se ha cambiado el cuadro de instrumentos, que ahora es mucho más completo y se han incluido una serie de paneles para el almacenaje de la documentación, etc...

Fiat estima que este año el mercado de los vehículos comerciales alcanzará en todo el mundo la cifra de 1.600.000 unidades, de las que 800.000 se comercializarán en Europa. La marca italiana confía en vender alrededor de 60.000 unidades. Para ello van a comercializar un total de siete modelos de la Fiat Ducato.



SISTEMA DE NAVEGACION PIONEER VIAJAR SEGURO

PIONEER ha desarrollado un nuevo sistema electrónico de automoción que responde a la denominación de AVIC-1. Este sistema basado en el GPS (Sistema de Posicionamiento Global) utiliza las señales procedentes de los satélites para permitir que el conductor localice su posición sobre el mapa en cualquier lugar del mundo.

El AVIC ha sido desarrollado en colaboración con la empresa norteamericana Trimble Navigation Ctd. Una empresa que tiene fama de poseer la más alta tecnología en este complejo sector.

Este nuevo sistema esta compuesto por cuatro elementos: una antena que recibe las señales de los satélites. Un receptor GPS que decodifica para analizar los datos recibidos. Como tercer elemento se emplea un procesador del Display que genera los gráficos del mapa. El cuarto elemento es el control visual que cuenta con un display recién desarro-

llado de LCD de color de cuatro pulgadas para los mapas y un panel de control para su funcionamiento.

El AVIC-1 ofrece al usuario una completa información, que comprende, cruces de carreteras, enlaces de autopista, hoteles, restaurantes seleccionados, lugares de recreo, mapas de calles, monumentos, etc....



Otra de las innovaciones que aporta este sistema es la posibilidad de que el conductor marque los lugares de interés personal sobre el mapa digital e introducir estos nombres en una lista que puede ser visualizada en cualquier instante. Así mismo se puede utilizar el AVIC como agenda para almacenar nombres y direcciones.

Pioneer ha iniciado la comercialización del AVIC-1 durante este mes en Japón y el precio de venta se aproxima a las 300.000 pesetas.

Gonzalo Serrano

MADRID GUINDAS DE LA SEMANA

MOTOR CENTRAL, que tiene situadas sus instalaciones en la calle Guillermo de Osma número 16 tiene a la venta un Peugeot 205 GTX que se matriculó en el año 88. Su cuentakilómetros indica una cantidad aceptable, 32.000 kilómetros. Es de color blanco y se encuentra en perfecto estado.



Cuenta con radiocassette y la garantía es por 6 meses. El precio de venta es de 850.000 pesetas.

BARCELONA

EN Consava 3 que está en el Prat de Llobregat, tienen esta semana a la venta un coche de reciente lanzamiento, es un Renault 19 Chamade TSE, matriculado a comienzos de este año. Es de color Azul Ozono y sólo ha recorrido 8 kilómetros. Dispone de una garantía de fábrica de 12 meses y el precio de venta es 1.550.000 pesetas. El teléfono de Consava es (93) 3703411.



EN POCAS PALABRAS

CONTINENTAL: BUEN AÑO

El grupo Continental, obtuvo en el ejercicio 89 un buen resultado económico. El beneficio anual del grupo ha aumentado en un 16,9 por ciento, situándose en 14.807 millones de pesetas. El volumen de ventas, aumentó en ese mismo ejercicio en un 6 por ciento, situándose en 544.750 millones de pesetas, mientras que la creación de empleo ha subido en un 3,2 por ciento, con lo que la plantilla actual del grupo Continental se sitúa en 47.500 empleados.

NUEVO FIAT

Fiat acaba de lanzar al mercado una nueva versión del Tipo que se denomina Smart. Esta nueva versión se comercializará con dos tipos de motorizaciones; en primer lugar la del 1.4 que tendrá un precio de 1.375.000 pesetas y en segundo se empleará la motorización de la versión 1.4 DGT que saldrá a la venta por 1.525.000 pesetas.



DESCUENTO VOLKSWAGEN

Durante el mes de Julio Volkswagen amplía la oferta de descuento en las versiones Classic del Polo. Durante este periodo los compradores se podrán ahorrar hasta 200.000 pesetas en este modelo. Además los concesionarios de la marca germana ofrecen a los compradores la posibilidad de financiar el vehículo según el sistema que más se adecue a sus necesidades.

CONTINUA LA REBAJA

Renault mantiene durante este mes el descuento de 200.000 pesetas en la compra de cualquier versión del popular R-5. Esta oferta es válida únicamente para vehículos que se encuentren en stock en los concesionarios.

AIRE GRATIS EN ALFA ROMEO

Hasta el 31 de julio, Alfa ofrece de forma totalmente gratuita el aire acondicionado a los compradores de un Alfa 75 en cualquiera de sus motorizaciones, diesel o gasolina. La inclusión del aire acondicionado no supone ningún recargo sobre el precio final del automóvil.

ciento, saliendo de su cadena de montaje un total de 378.542 unidades, de las que 87.679 fueron para el mercado español y 293.416 para la exportación.

Entre los factores que han contribuido al aumento de producción destaca la consolidación del tercer turno de trabajo que funciona desde marzo de 1.988 y permite que la factoría de Zaragoza desarrolle su actividad durante las 24 horas del día, siendo en este sentido la única del mun-

MERCADO

Air Plus S. 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat; 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. Techo corredizo manual: Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. Techo corredizo eléctrico: Toda la gama Passat: 156.639 ptas. Todos los Corrado: 165.364 ptas. ABS: Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el Cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. Elevalunas Eléctricos: Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 20.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. Cierre Centralizado: Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 141.041 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.548 ptas. Dirección Asistida: Golf GTI y GTI 16 V: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versión Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. Aire Acondicionado: Golf GTI, GTI 16 V y GT-G 60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV: 359.999 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.999 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GL V: 256.000 ptas. Capota Eléctrica: Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. Faros Antiniebla: Golf GTD 90 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 90 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 141.041 ptas. Golf Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quarter: 72.179 ptas. Dispositivo Lavafaros: Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabriolet: 45.171 ptas. Asiento Posterior Partido: Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. Retrovisores térmicos y eléctricos: GTI, GTI 16 V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 43.952 ptas. Asiento del conductor regulable en altura: Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena: Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16 V, GTI G-60: 1.147 ptas. Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS: 400.000 ptas. Paquete opcional para el Manhattan 2p compuesto por cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida: 112.000 ptas.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada (cc), Potencia (CV), Consumo (lt/100 km), Precio total (ptas). Includes Volvo models like 340 GL 4P, 340 GL 5P, 360 GLT 3P, etc.

tas de aleación: 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. Espejos retrovisores eléctricos: 740, 745 State, 760: 31.000 ptas. Tapicería cuero: 760: 125.000 ptas. Electrorregulación del asiento del conductor: 760: 100.000 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada (cc), Potencia (CV), Consumo (lt/100 km), Precio total (ptas). Includes Wartburg-Trabant models like Wartburg Trabant Española, Wartburg Berlina, etc.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada (cc), Potencia (CV), Consumo (lt/100 km), Precio total (ptas). Includes Yugo models like Yugo 45 A, Yugo 45 A Star, Yugo 55 A, etc.

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 86.000 ptas. Spoiler delantero: 56GL: 22.000 ptas. Spoiler delantero: 56GLS: 34.000 ptas. Alerón porton: Toda la gama: 13.600 ptas. Alerón techo: Toda la gama: 12.600 ptas. Parrilla lavafaros: Toda la gama: 20.000 ptas. Volante de cuero: Toda la gama: 18.500 ptas. Elevalunas Eléctrico: Toda la gama: 21.800 ptas. Techo solar: Toda la gama: 18.700 ptas. Kit Tornillos Antirrobo: Toda la gama: 4.200 ptas. Reloj Digital: 5.500 ptas. Faldilla Yugo: Toda la gama: 1.300 ptas. Guanteras Puerta: Toda la gama: 5.200 ptas. Bandeja portaobjetos: Toda la gama: 2.490 ptas. Barra de remolque: 15.200 ptas. Alfombrillas Yugo: Toda la gama: 5.300 ptas. Fundas de asientos: Toda la gama: 15.000 ptas.

MERCADO

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Alfa Romeo models like Alfisud, Alfa 33 SL, Alfa 33 1.5, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Citroën models like 2 CV, Regata Mare, Regata 70 ES, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Ford models like Fiesta N y C, Fiesta 1.1 C, Fiesta 1.1, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Audi models like 80 CL, 80 GTE, 80 Quattro, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Ferrari models like 308 GTS, 400 GT, 512 BB, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Fiat models like Uno 45 3p, Uno S 55 3p, Uno S 55 5p, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes BMW models like 316, 318, 318 4p, 318 i, 318 i 4p, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Fiat models like Uno 45 3p, Uno S 55 3p, Uno S 55 5p, etc.

Table with 8 columns: Modelo, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Includes Fiat models like Uno 45 3p, Uno S 55 3p, Uno S 55 5p, etc.

CRITICA DE TIENDAS MOTOR RONDA BUENA SITUACION

ABLAR de Motor Ronda es hacerlo de una de las tiendas con más tradición dentro del mundo del automóvil madrileño. Esta tienda que cuenta con tres sucursales repartidas por la capital, se ha especializado en la importación de automóviles así como en la comercialización de



usados del mercado nacional. Esta semana hemos visitado la central, que cuenta con una superficie de 1.300 metros cuadrados, en estas instalaciones tiene cabida un numeroso stock,

que oscila entre las 75 y las 120 unidades. Todos estos automóviles están perfectamente revisados y acondicionados para la venta.

En Motor Ronda también aceptan encargos y en poco tiempo son capaces de suministrar al cliente el vehículo deseado.

● Importaciones: Trabajan tanto los vehículos nuevos como los usados. Las principales marcas son BMW, Mercedes y Toyota. También importan algún todoterreno.

● Entregas: Las placas verdes tardan 48 horas, mientras que las definitivas blancas tardan cerca de un mes y medio.

● Taller: Tiene una superficie de 450 metros cuadrados y está atendido por 3 mecánicos y un preparador.

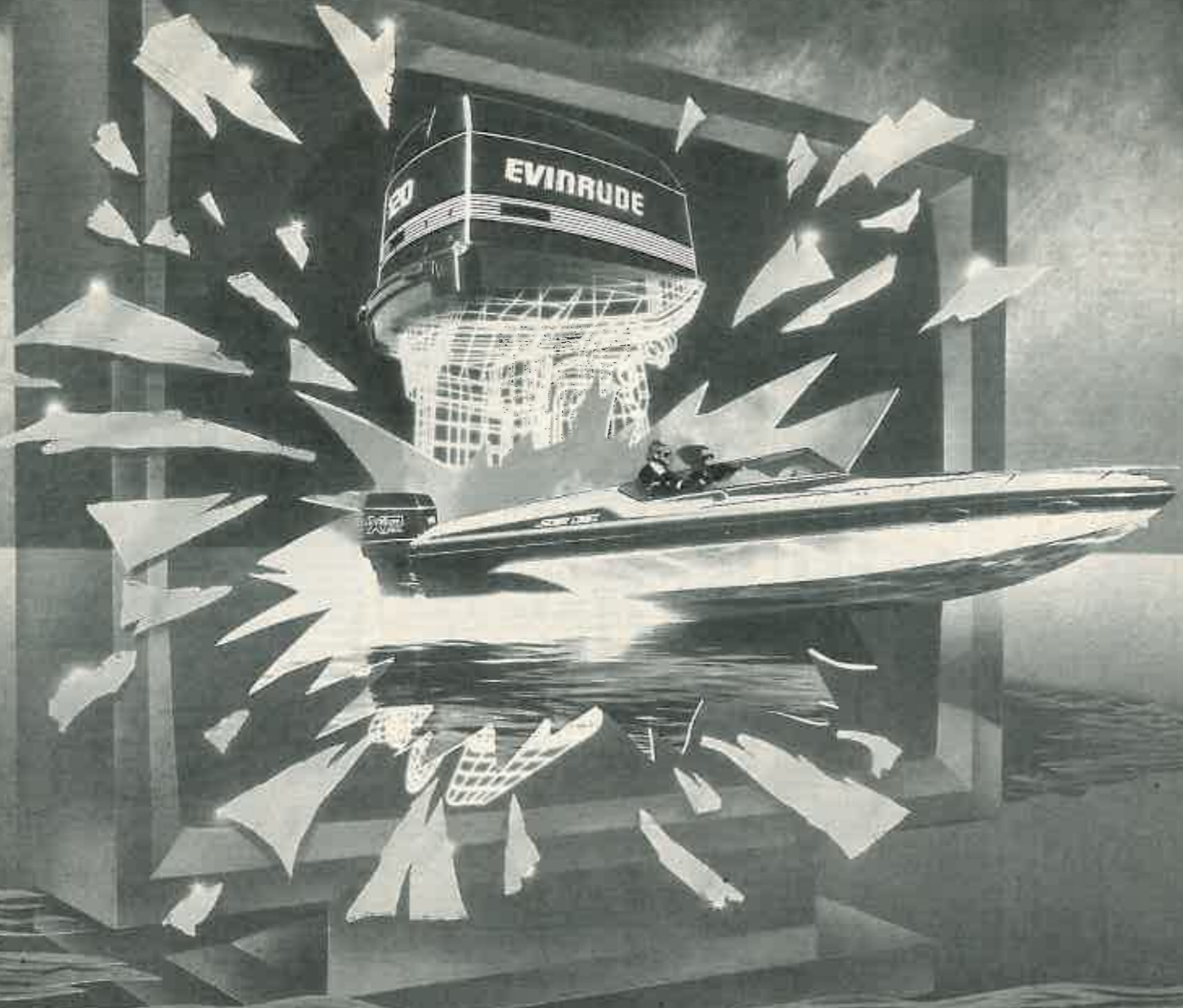
● Garantía: Oscila entre los 3 y los 6 meses, en determinados casos puede llegar hasta el año.

● Seguros y Financiaciones: La mayoría de las pólizas de seguros se tramitan con las compañías Zurich, Apolo, Nueva Corporación y Pelayo. En materia de financiaciones las operaciones que se realizan con bancos se tramitan a través del Banesto y del Hispano. Las principales financieras con las que trabajan son Esfinge y Barcelonesa.

● Dirección: Motor Ronda tiene situada la central en la calle Clara del Rey número 39-41. El teléfono es el (91) 4134250.

Gonzalo Serrano

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



Aquí está el futuro de la tecnología en FUERABORDAS...

Los motores **EVINRUDE** rompen con todas las ideas admitidas sobre el diseño de motores FUERABORDAS y fijan las normas únicas.

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

La tendencia de última hora, garantiza gran aceleración y velocidad máxima, colocándole así a Ud. y a su **EVINRUDE** donde deben estar. Por delante de los demás.

Con **EVINRUDE** dispone de una amplia gama de motores desde 2 a 300 HP.



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

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



ADITIVOS PARA GASOLINA

La empresa Multicom, S.A. ha introducido en España un nuevo aditivo para gasolina, denominado Fórmula 1. Este producto viene a subsanar el problema surgido ante la nueva legislación, que obliga a un bajo contenido de plomo en el carburante y como consecuencia, provoca una reducción notable en el índice de octano del mismo.

Gracias a Fórmula 1 este problema puede quedar resuelto ya que su uso continuado evita la formación de carbonilla, gomas, laca y corrosión, manteniendo el motor del automóvil a plena potencia. Con este producto todos los coches de gasolina pueden funcionar con gasolina sin plomo.

MÁS QUE UN INTERCOOLER

La empresa AMR es la distribuidora para toda Europa del nuevo Booster-Cooler. Se trata de una evolución de los conocidos intercambiadores de calor o «intercoolers». La novedad de este ingenio es que posee un doble circuito de refrigeración que permite bajar todavía más la temperatura de la mezcla de admisión, lo que permite que el motor dé una mayor potencia y tenga una mayor respuesta.

Este Booster-Cooler ya fue probado en el París-Dakar del año 89 y en aquella ocasión el equipo Nissan de Juvanteny-Termens se clasificó en primera posición de la categoría diesel.

BOOSTER-COOLER



Además con Fórmula 1 encontramos un aumento de potencia, la eliminación del autoencendido y los tirones, la prevención del picado de las bielas, el ahorro en el consumo de gasolina...

CAMPAÑA SUBASTAUTO

Subastauto España, empresa dedicada a la subasta de vehículos de ocasión, ha iniciado su incursión en el mundo

de la televisión por medio de una campaña publicitaria en este medio. La campaña, realizada por la agencia española Challenge Publicidad, consta de dos spots de 20 segundos que reflejan las ventajas y características de la compra-venta de vehículos de segunda mano mediante el sistema de subasta que tiene tanta aceptación en el resto de Europa.

OPEL RENTING

Opel Renting es un servicio integral, con la garantía General Motors, que ha sido presentado recientemente, y que se caracteriza por ofrecer mantenimiento técnico, seguro de máxima cobertura, sustitución automática del vehículo averiado en cualquier lugar de España, asistencia en carretera las 24 horas del día y línea telefónica con atención personal. Este servicio va dirigido a empresas o profesionales que han decidido utilizar vehículos Opel o GME, y que están interesados en disfrutar a un bajo coste de las prestaciones de uno o más vehículos.



NUEVOS TRAJES BMW

La firma alemana BMW ha presentado recientemente sus nuevas versiones de trajes para motoristas, BMW Gore-Tex, BMW Protec y un traje impermeable BMW C.

El traje BMW Gore-Tex es un «todo tiempo» cómodo y ligero que combina el confort y la libertad de movimientos con la máxima seguridad y protección contra el viento y la lluvia.

El Protec es un traje de corte deportivo realizado en cuero de tipo napa de 1 a 1,2 milímetros de espesor donde destaca sobre todo la seguridad del piloto.

El traje de lluvia C se caracteriza por su absoluta estanqueidad y por su alta resistencia al desgarro y a las arrugas así como a los rayos ultravioletas.



COMO SALVAR SETECIENTAS VIDAS (II)

LA carretera mata a diecinueve personas cada día y también hiere a unas cuatrocientas, de las cuales más de ochenta quedarán marcadas o inválidas para el resto de la vida.

Si cada uno de nosotros, automovilistas, nos comportáramos con mínimo conocimiento de causa cuando presenciáramos un accidente, podríamos salvar entre setecientas y ochocientas vidas y evitar que centenares de heridos se transformen en inválidos.

Además, ha llegado el verano. Suben las temperaturas y el número de desgracias. Es momento apropiado, por tanto, para llamar poderosamente su atención en unas reglas elementales, de sentido común, que pueden salvar tantas vidas, las suyas incluidas. El accidente no le ocurre sólo a los demás.

Sencillamente, se trata de unas pocas precauciones y medidas que debemos tomar y respetar a «raja tabla» cuando, testigos de un accidente nos paramos (¡Cómo!) para ayudar a los desafortunados y heridos compañeros de viaje.

Nada de socorrimo que no nos compete. Nada de intervenciones arriesgadas. Todo lo contrario. Sólo les pedimos uso de ese mínimo de razón y sentido común de que goza cualquier humano. Sólo les rogamos tener actitudes lógicas y eficaces que evitarán esas actuaciones de «muy buena voluntad», pero inadecuadas, que resultan a menudo adversas o funestas para con los que pretendemos ayudar.

Esta crónica permitirá apreciar con qué facilidad pueden ayudarse a sí mismos.

1º. Avisar a los demás usuarios de la carretera y balizar es tan urgente como llamar a las autoridades y socorros. Hemos de evitar los frecuentes accidentes en cadena que resultan, algunas veces, más graves y dramáticos que la desgracia inicial.

En este caso nuestros dos dibujos hablan mejor que un texto. Sin embargo, los testigos deben respetar los siguientes imperativos:

-Colocar sus propios coches en el arcén.

-Avisar a los demás desde el arcén.

-Poner en marcha los intermitentes de peligro.

-Al no tener señales de peligro, encender los intermitentes de cambio de dirección y agitar deprisa un pañuelo blanco.

También deben tomarse tres precauciones en el vehículo accidentado:

-Quitar la llave de contacto.

-Desconectar la batería si es posible.

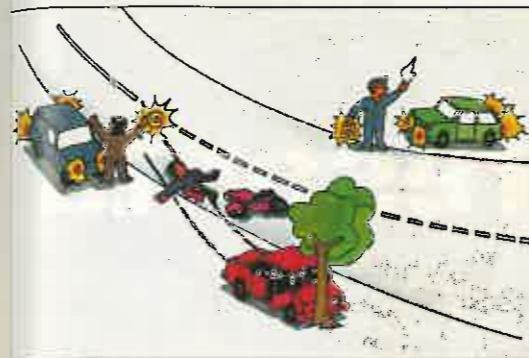
-Poner el freno de mano para inmovilizar el coche.

2º. Avisar a la Guardia Civil, Policía y servicios de socorro es tarea urgentísima, inmediata y obligatoria porque el tiempo es vida para los heridos.

Sin embargo, por nerviosismo, a menudo la información transmitida que provoca graves pérdidas de tiempo y / o inadecuación de los medios movilizados para intervenir con eficacia lo antes posible. ¡Calma, por favor!

-Por teléfono, hablar con lentitud y claridad. No debe colgarse nunca el microteléfono sin haberse cerciorado de que el

Es el momento adecuado para llamar la atención sobre reglas elementales y de sentido común que puedan salvar numerosas vidas.



interlocutor está perfectamente enterado de lo sucedido.

Siempre debe precisarse:

-El lugar exacto: Número de carretera, distancia con arreglo a un pueblo, encrucijada y/o punto de referencia inequívoco.

-Especialmente en autopistas y autovías, el sentido de la marcha de los vehículos accidentados (hacia tal o cual pueblo o ciudad).

-En ciudad, el nombre de la calle (verificar), frente a tal o cual número de la misma.

-Los vehículos involucrados: motos, turismos, camiones, autobuses... o peatones.

-El número y estado aparente de las víctimas.

-los factores agravantes: incendios, víctimas aprisionadas, etc.

-Las perturbaciones que provoca el accidente en el tráfico.

La precisión de la información es vital, sobre todo en carretera y más aún en autopistas y autovías.

¡Cuidado!: no evacúen nunca, no dejen nunca que alguien evacúe a un herido grave en un vehículo privado. Con casi toda seguridad, tal «operación de buena voluntad» agravará el estado del paciente.

Esta advertencia nos conduce a subrayar, desde ahora mismo, lo que no debe hacerse nunca jamás con los accidentados:

-Nunca debe darse bebida a un herido, ni siquiera agua mineral, cualquiera que sea su estado aparente. La prohibición vale también para el alcohol.

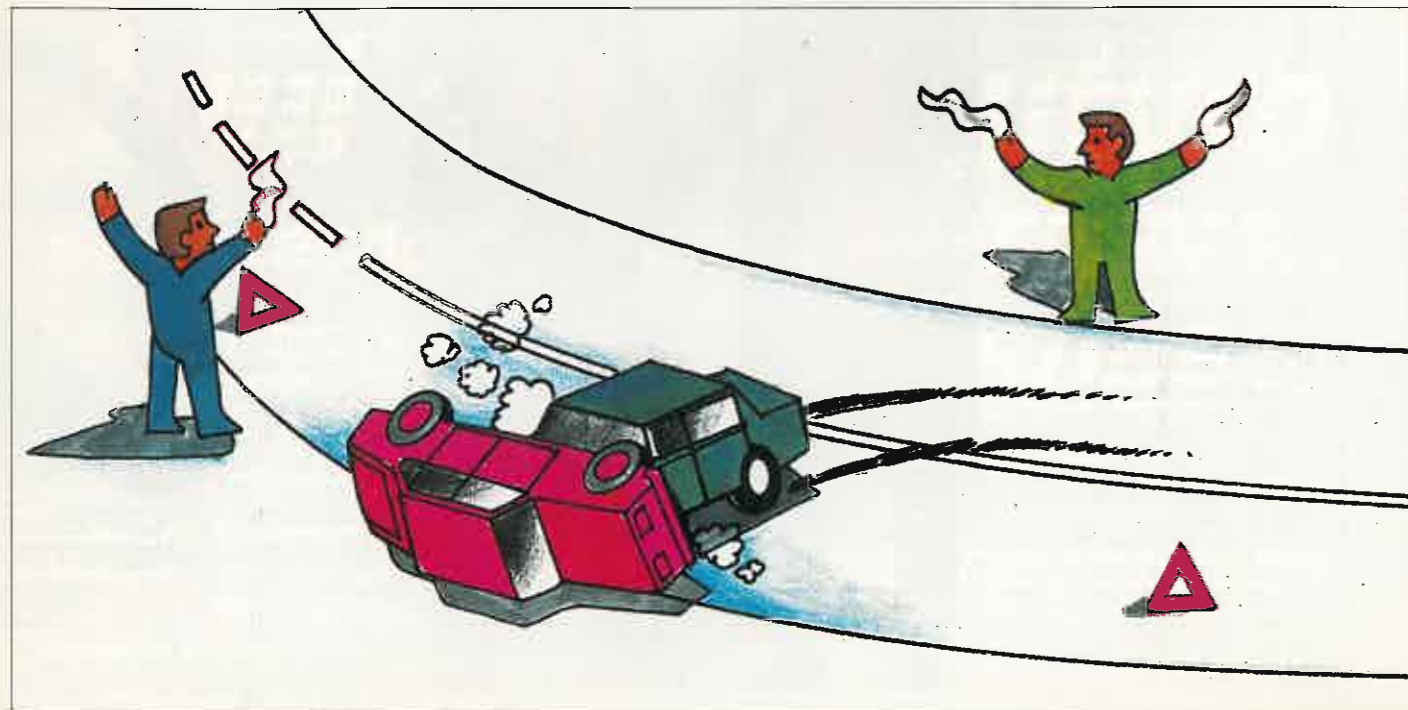
-Nunca debe ser movido o desplazado un herido sin motivo urgente e imperioso (incendio, explosión, tráfico, mala visibilidad). El traslado puede provocar lesiones añadidas e irreversibles.

-Nunca debe ser sentado o adosado un herido yacente en el suelo tras ser despedido del coche, a consecuencia del accidente. Ni siquiera se le puede poner un cojín debajo de la cabeza.

-Nunca debe cogerse de los brazos a un herido para desplazarle cuando este movimiento se impone de forma vital. Las mayores precauciones y suavidad no sobran.

-Nunca los testigos deben hablar entre sí de la supuesta gravedad de las heridas: inclusive si el herido parece moribundo, lo último que pierde es su facultad de oír y entender. Un comentario desafortunado puede provocar desesperación y muerte segura.

Pierre Plicot



AL MOTOR DE SU COCHE NO LE BASTA LA GASOLINA

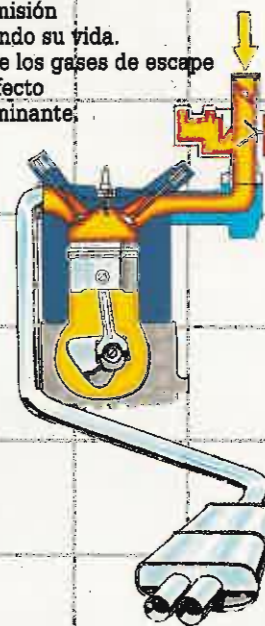
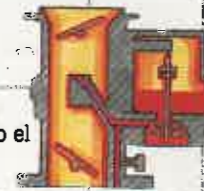


GAS TREATMENT
ADITIVO PARA GASOLINA



RENDIMIENTO - AHORRO PROTECCION:

- Limpia el carburador. GAS TREATMENT limpia y lubrica los componentes mecánicos del carburador, manteniendo el OPTIMO RENDIMIENTO del motor.
- Ahorra consumo de carburante.
- Lubrica la parte superior del cilindro.
- Combate el óxido y la corrosión.
- Mantiene limpias las válvulas de admisión alargando su vida.
- Reduce los gases de escape y su efecto contaminante.



Importado por DYNAMIC, S.A. Polígono Ind. Santa Rita 08735 Castellbisbal (Barcelona) Teléfono: (93) 772 11 12 Fax: (93) 772 06 75



Renault Presenta El Amigo Americano.

Con el Jeep Wrangler llega a España la aventura americana.

Motor de 4 cilindros en línea, con 2.464 cm³ y 105 CV. Encendido electrónico. 5 velocidades y dirección asistida

(radio de giro 5,13 m.). Tracción a las 4 ruedas y reductora, mediante caja de transferencia. Desacoplamiento de puente delantero. Sólida suspensión para una perfecta comodidad en todos los terrenos. Pre-equipado de radio y volante

regulable en altura. Techo desmontable. 2 puertas más portón trasero. Arco de seguridad. 2 espejos retrovisores exteriores.

Esto es lo que hace de Jeep Wrangler el amigo americano en todo el mundo.

Jeep Wrangler

Los Demás No Son Jeep

HONDA ACCORD 2.0i

ARMONIA Y EQUILIBRIO

El nuevo Accord se distingue de la versión anterior fundamentalmente en sus dimensiones. Es tres centímetros más alto y doce más largo en la distancia entre ejes. Con ello, se ha ganado notablemente en confort interior, sobre todo para los ocupantes de mayor talla, y en comportamiento dinámico. Honda ha traído a nuestro país tan sólo la versión de dos litros con inyección, absteniéndose por el momento de importar el 2.2i por el impedimento de montar catalizador, todavía una traba a la hora de vender coches en España. Exteriormente se puede diferenciar el nuevo modelo por los retoques aerodinámicos de la carrocería, identificables a primera vista en el capó y los faros integrados de óptica compleja, presentando ahora superficies acristaladas empotradas en la carrocería para mejorar la penetración y la sonoridad. El conjunto puede calificarse de armónico y moderno, sin abandonar las líneas maestras de la berlina clásica familiar.

Nada más sentarse en el Accord se respira calidad y eficacia. El acabado que ha caracterizado a Honda en todos sus productos automovilísticos está presente en cada uno de los componentes interiores.

La capacidad del maletero está por encima de la media dentro de su clase, aunque su volumen es irregular debido a los pasos de rueda y necesita de una buena disposición del equipaje para aprovechar su capacidad. El habitáculo ofrece una comodidad sobresaliente y los mandos son tan precisos como agradables de accionar. Al buen acabado general hay que sumar un equipo de serie muy completo que incluye el aire acondicionado, el techo solar eléctrico, elevalunas y retrovisores eléctricos, cierre centralizado además de regulación en altura para volante y asiento del conductor. La única opción que queda fuera del paquete ofrecido por Honda es la caja automática de cambio.

Las primeras sensaciones de conducción transmitidas por el Accord 2.0i son de suavidad en todos los aspectos. El cambio es muy preciso y su tacto tiene ese funcionamiento aterciopelado característico de Honda que invita a su utilización. El motor con culata de 16 válvulas no exige buscar los altos regímenes para mostrar un comportamiento regular; en bajos, puede circularse por ciudad sin tirones y con aceleraciones progresivas, disponiéndose de la potencia suficiente

El Honda Accord presenta en todas sus facetas el esmerado acabado que la marca nipona confiere a sus modelos. Es un coche de concepto familiar clásico, cómodo y muy agradable en su conducción.

VIRTUDES

- Equipamiento y acabado.
- Conducción agradable.
- Confort.

HONDA ACCORD 2.0i
PRECIO: 3.590.487 PTAS.

- Tacto de frenos.
- Dirección ligera
- Amortiguadores blandos

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 milímetros. Carrera: 88 milímetros. Compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 135 caballos (99 Kw) a 5.400 revoluciones por minuto. Par máximo: 18,6 mkg (182 Nm) a 5.000 revoluciones por minuto. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 revoluciones por mi-

nuto: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 revoluciones por minuto: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 revoluciones por minuto: 20,8 km/h. En 4ª a 1.000 revoluciones por minuto: 27,3 km/h. En 5ª a 1.000 revoluciones por minuto: 33,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera, asistida, variable. Vueltas de volante entre topes: 3,13 vueltas. Diámetro de giro: 11,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: Sí, ALB.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con barra estabilizadora. Trasera: Independiente con barra estabilizadora. **RUEDAS:** Neumáticos: 185/70 R 14. Llantas de chapa de 5J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.310 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

como para moverse con agilidad entre el tráfico. En carretera, la precisión y escalonamiento del cambio, unido a la viva respuesta del dos litros, permiten también un rodar relajado y vivaz. El motor sin embargo tiene sus limitaciones, pero éstas vienen dadas sencillamente por un cubicaje discreto al que no puede pedírsele más. Así, la sensación de agradable empuje que se siente desde casi el ralentí, se acaba bruscamente cuando el corte de inyección entra en funcionamiento a 5.400 revoluciones por minuto. No obstante, se han rozado ya los 200 kilómetros por hora, prestación suficientemente brillante para una berlina media de estas características.

Mientras tanto, el confort interior se ha ratificado con el de marcha. Un funcionamiento silencioso, unido a unas suspensiones netamente dirigidas hacia la comodidad de los pasajeros, dotan al Accord de una personalidad rutera por encima de todo.

La dirección resulta demasiado asistida y esto se nota sobre todo en carreteras con mucha curva. Las más de tres vueltas de volante y la poca resistencia que ofre-

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,8 km/h de promedio.....	10,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	6,9
En conducción rápida.....	12,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	9,3
A 140 km/h de cruceo.....	10,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	663

PRESTACIONES

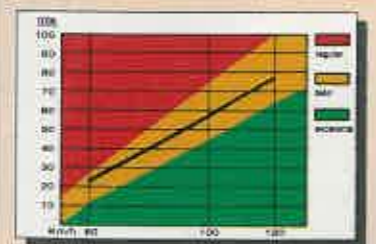
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	195,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	17,4
1.000 m salida parada.....	31,9
De 0 a 100 km/h.....	10,9
Recorrido (metros).....	187
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	34,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	39,6
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	11,2
recorrido (metros).....	312
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	17,1
recorrido (metros).....	478

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	NO
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI
Mando a distancia.....	NO
Elevavanas eléctricos (D/T).....	SI/SI
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	NO
Luz interior orientable.....	SI
Faros regulables desde el interior.....	NO

OPCIONES:
Caja de cambios automática
150.000 ptas.

FRENOS



SONORIDAD



APROVECHAR LA MECANICA.
Los 135 caballos del Accord permiten su máxima utilización gracias a un rendimiento óptimo y a unos cambios acertados.

ce éste para su manejo, perjudican la precisión en la trazada a pesar de tener una asistencia variable dependiendo de la velocidad. En los aparcamientos ciudadanos sin embargo, nadie tendrá problemas para mover el Accord.

El nuevo Accord ha recibido también un nuevo conjunto de freno, los delanteros autoventilados, que reciben el sistema antibloqueo de Honda, el ALB, de serie. Eficaz en situaciones extremas, presenta sin embargo un tacto demasiado insulso en utilización normal. Se echa en falta algo más de contundencia en su respuesta, sobre todo en el primer momento de accionar el pedal. La impresión es que la distancia de frenado se alarga innecesariamente, sobre todo con el coche cargado. Por lo demás, el sistema funciona

YAMAHA

FZR600



CARACTERISTICAS TECNICAS DE LA FZR600 MOTOR

Tipo: de 4 tiempos, refrigerado por agua, 4 válvulas por cilindro
DOHC (doble árbol de levas en cabeza)
cuatro cilindros en línea

Cilindrada.....	599 c.c.
Diámetro x carrera.....	59,0 x 54,8 mm
Relación de compresión.....	12,0:1
Potencia máxima (DIN).....	90,9 CV (66,8 kW) a 10.500 rpm
Par máximo (DIN).....	6,7 kgm (65,7 Nm) a 8.500 rpm
Lubricación.....	Cárter húmedo
Carburación.....	Mikuni BDST 32x4
Encendido.....	Transistorizado (digital)
Sistema de arranque.....	Eléctrico
Capacidad del depósito de combustible....	18,0 l.
Capacidad de aceite.....	3,1 l.
Cambio.....	6 velocidades
Transmisión secundaria.....	Cadena

AHORA, CON LA COMPRA DE TU NUEVA FZR 600, LA RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES YAMAHA TE OBSEQUIA CON UN MAGNIFICO REGALO

REGALO CAZADORA PIEL YAMAHA Y CASCO INTEGRAL YAMAHA VALORADO EN 80.000 PTAS. APROX.

ACERCATE A TU CONCESIONARIO MAS PROXIMO, Y APROVECHA ESTA OPORTUNIDAD

YAMAHA

RED OFICIAL CONCESIONARIOS

OFERTA VALIDA PARA PENINSULA Y BALEARES

(LA RED SE RESERVA EL DERECHO DE CANCELAR LA PROMOCION SIN PREVIO AVISO)

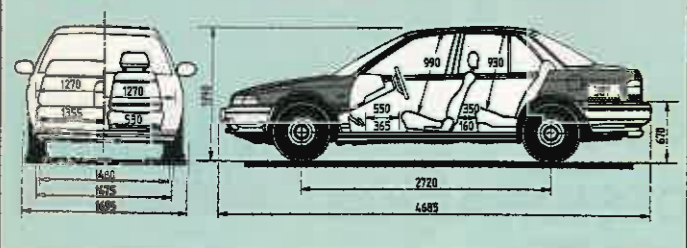


CONFORT Y CAPACIDAD. El interior, de impecables acabados, ha ganado en volumen gracias a un incremento de la altura. Los asientos son muy confortables.

con eficacia cuando alguna de las ruedas pierde adherencia y dota al Accord de un bagaje importante de seguridad activa. Como ya se ha comentado, la suspensión se inclina por el confort antes que por la vertiente deportiva. El Accord avisa enseñada que lo suyo no son los apoyos brutales en curvas de poco radio. Su morro pica de inmediato y se acusa el balanceo de la caja,



HONDA ACCORD 2.0i



llegando finalmente a irse de atrás aunque de forma noble gracias a la rigidez de su chasis. Unos amortiguadores de mayor efectividad dotarían al Accord de un comportamiento más firme en apoyos fuertes sin perjudicar el confort general del coche.

La vivacidad del motor hace muy agradable la conducción y el cambio ayuda en gran medida a aprovechar la banda de potencia del motor que, para rendir sus 135 caballos, necesita mantenerse por encima de las 4.500 revoluciones por minuto. Esta vivacidad del propulsor incide lógicamente en el consumo que, si bien en valores mantenidos a una misma velocidad se mantiene aceptable, se dispara si tratamos con más inquietud el acelerador. Las aceleraciones, por su parte, son satisfactorias y el motor 2.0i demuestra una ver-

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Resultaría muy difícil sacar más partido a un dos litros en un coche de estas características.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Su funcionamiento es tan preciso como agradable de accionar.
TRANSMISION	Buena	Los desarrollos se adaptan bien a un uso general entre ciudad y carretera.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	El asiento y el volante son regulables en altura, consiguiéndose una posición correcta.
CLIMATIZACION	Buena	El aire acondicionado de serie es potente y eficaz tanto delante como detrás.
SONORIDAD	Buena	A pesar de la alegría del motor, el habitáculo se mantiene silencioso durante la marcha.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Regular	La dirección excesivamente asistida resta sensibilidad rodando rápido por curvas.
FRENOS	Normal	El excelente sistema antibloqueo ALB se ve ensombrecido por un tacto poco firme.
SUSPENSION	Regular	Unos amortiguadores más duros se harían notar a alta velocidad.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	La ganancia en altura del nuevo Accord ha posibilitado una buena mejora en este sentido.
MALETERO	Buena	Es espacioso pero de volumen irregular, lo que obliga a distribuir bien el equipaje.
CALIDAD	Excelente	Sin duda uno de los puntos fuertes del Accord y una constante en Honda.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Sin alcanzar los 200 km/h, es sin embargo satisfactoria en este coche familiar.
ACELERACION	Buena	La alegría del motor y la precisión del cambio permiten acelerar con nervio.
RECUPERACION	Normal	El peso de la berlina se hace notar a la hora de recuperar en marchas largas.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	El comportamiento estimulante del Accord va en perjuicio de un consumo elevado.
EQUIPAMIENTO	Excelente	El coche lleva de origen prácticamente todo el paquete de posibles opciones.
PRECIO	Regular	Gravado por su procedencia nipona, ofrece sin embargo mucho a cambio.

FRENTE A SUS RIVALES

Los japoneses ya no se conforman con atacar en segmentos minoritarios o con modelos exclusivistas, los familiares medios tienen una oferta nipona cada vez más establecida y sólida. El Honda Accord 2.0i es buena prueba de ello y a él podría sumarse el más especial Mazda 626 2.0i 16V (3.756.913 ptas.), el Nissan Bluebird 1.8 T GTi a punto de ceder su lugar al nuevo modelo (2.590.914 ptas.) y el británico con corazón japonés Rover 820 Si (3.548.109 ptas.). El frente europeo de rivales esta formado por el Alta 75 Twin Spark (2.619.766 ptas.), el BMW 320i (3.124.751 ptas.), el Ford Sierra GL 2.0 (2.175.029 ptas.), el Lancia Dedra 2.0ie (2.593.034 ptas.), el Opel Vectra GT 2.0i (2.600.919 ptas.), el Peugeot 405 SRi (2.511.088 ptas.) y el Renault 21TXi (2.765.952 ptas.).



FACIL DE CONducIR. La docilidad en la conducción hace muy relajado el manejo del Accord.

satibilidad muy completa y cumplir muy bien con el compromiso de mover a esta berlina media de más de 1.300 kilos, un peso ya importante para una motorización de este tipo. El cambio una vez más hace patente sus excelencias ayudando a aprovechar la potencia.

Familiar por definición, el Honda Accord 2.0i consigue su mayor cualidad en un armónico equilibrio de todos sus componentes. Calidad, confort y equipo acompañan a una mecánica convincente y

agradable. El precio se mantiene lógico y competitivo teniendo en cuenta la exclusividad y equipamiento del japonés. Dos ejemplos del poder de convicción que destila el Accord son el honor de haber sido el año pasado el coche más vendido en los EE.UU. y el mejor coche del año no europeo en el viejo continente.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 8,7. 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona) Teléfono: (93) 370 82 07. Garantía: Dos años sin límite de kilometraje. Red de postventa: 10 puntos.

EL COCHE DEL AÑO



DESDE 6.342 Ptas. CREDITO YAMAHA INFORMATE EN TU CONCESSIONARIO OFICIAL. ENTRADA: 27.900 Ptas. 48 PENSUAS/MESES INTERES: 18% T.A.E.: 19,57%



CASCOS YAMAHA. SIEMPRE EN CABEZA



En ciudad va por delante de todos los coches sean de inyección, turbo o de gran cilindrada. Con sus 75 c.c. el «Active» de Yamaha deja atrás incluso a los coches de más alta velocidad. Para el «Active» no existen los atascos y siempre encuentra el mejor aparcamiento sin tener que pagar ni un duro de parking. Tiene una línea ultramoderna, arranque eléctrico, cambio automático, apenas gasta y llega, siempre antes, adonde tú quieras. Y además, es tan limpio que puedes llevarlo incluso vestido de etiqueta. Por diseño, tecnología, prestaciones y limpieza, el scooter de Yamaha «Active» es, indiscutiblemente, el coche del año.





Lennon Vive

Vive junto a Paul, a Clapton, a Jagger, a Elvis, a Joplin, a George, a Hendrix. A tí.





PANTERA ROSA. Se llama Blast, está creado sobre la base mecánica de un Golf y descubre los rasgos maestros de los Volkswagen en el año 2000. Es el prototipo puesto a punto por un alumno canadiense del Art Center College of Design con sede en Suiza.

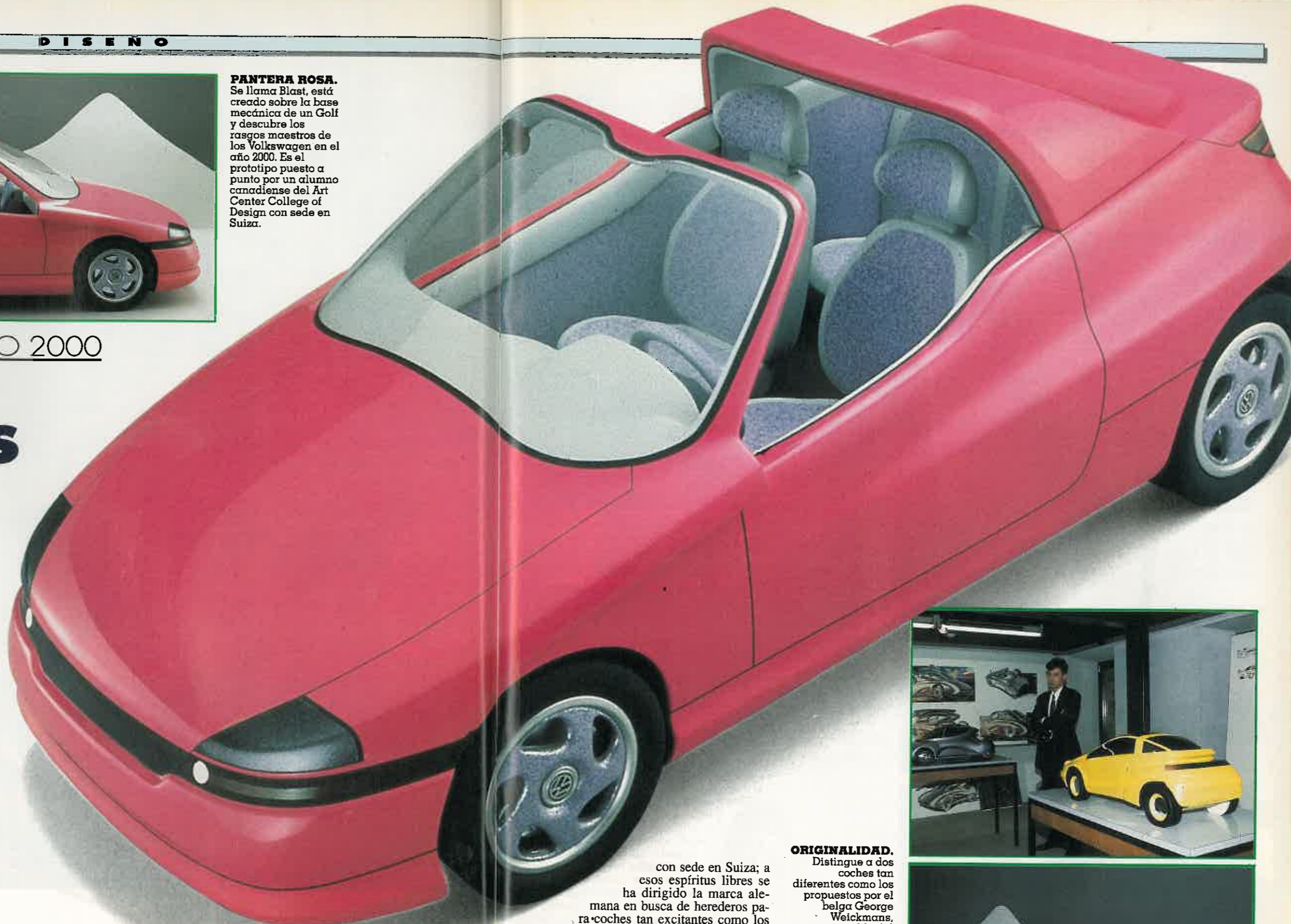
VOLKSWAGEN AÑO 2000

COCHES ALEGRES

La irreverencia del proyecto se manifiesta ya en el color de su carrocería; no es frecuente contemplar un prototipo pintado en tono rosa chillón; ese espíritu de libertad, de ruptura de los esquemas más tradicionales, ha estado presente en todas las propuestas presentadas por los alumnos del Art Center College of Design europeo, las propuestas que responden a la idea de coche divertido, de Fun Car, para el año 2000, lanzada por Volkswagen con la intención de oxigenar sus departamentos de diseño.

ES una necesidad perentoria para todos los estudios de estilo dedicados al mundo del automóvil, todos esos departamentos necesitan recibir ideas inéditas, soluciones arriesgadas que rompan la monotonía de unos automóviles maniatados por los imperativos legales, por las exigencias del tunel de viento o por las necesidades más agobiantes de economía de fabricación.

Los últimos espíritus libres, sin ideas preconcebidas, están ultimando, ahora mismo, su formación en colegios tan prestigiosos como el Art Center europeo,



con sede en Suiza; a esos espíritus libres se ha dirigido la marca alemana en busca de herederos para coches tan excitantes como los coupés Karman Ghia, los Escarabajos descapotables, los Golf Cabrio o aquellos buggys playeros que marcaron la década de los setenta al ritmo acariciador de los Beach Boys.

Nueve alumnos aventajados de países tan alejados entre sí como Japón o Italia, Suiza o Estados Unidos, han dejado volar su imaginación para «vestir» un chasis

ORIGINALIDAD.

Distingue a dos coches tan diferentes como los propuestos por el belga George Weickmans, responsable del modelo amarillo, o el suizo Alexander Guye, responsable del coupé azul.





CONFRONTADOS

Los especialistas discuten las soluciones aportadas por el coupé del suizo Yves Renaud. El japonés Isao Sasaki muestra los rasgos duros, desafiantes, de su coupé.

Golf. Descapotables de estilo revolucionario, coupés con aires de «pick-up» y plazas carenados como aviones de caza, proponen formas impensables en modelos actuales.

El ganador del concurso, el prototipo rosa denominado Blast, ha salido de los lápices del canadiense Michael Pickstone, creador de un cabrio tipo Targa con soluciones muy peculiares; los elementos plásticos que forman el techo se pueden almacenar bajo el piso, mientras que las ventanillas posteriores pueden desplazarse hacia atrás para guardarlas en el maletero. El Blast propone, en definitiva, la funcionalidad de un coupé con el atractivo añadido de un buen descapotable.

Su creador define el proyecto con las siguientes palabras: «He combinado mi filosofía de lo alegre, de lo divertido, con la disciplina del diseño».

Este ejemplo del dinamismo correspondiente a un Fun Car, ha tenido continuidad en el biplaza de Vincent Olivier, alumno francés apoyado por Matra, que ha puesto a punto un coupé capaz de ofrecer las sensaciones reservadas a los ocupantes de un sidecar. La idea, tanteada por el siempre genial Giorgio Giugiaro en su Machimoto, vuelve al primer plano de la actualidad en un coche de rasgos muy aerodinámicos, un prototipo caracterizado por dos burbujas plásticas con forma de proyectil. Olivier cree que la gente joven admira las motocicletas por encarnar el mejor espíritu de independencia, «espíritu especial que he intentado capturar con la idea de reflejarlo en un vehículo de cuatro ruedas».

Otra de las propuestas más interesan-

Neumáticos RE 71 desarrollados por Bridgestone exclusivamente para el Porsche 959.

Son los únicos de esta categoría disponible en las medidas adecuadas a los modelos deportivos de todas las marcas.



Bridgestone RE 71
Estructura sin empalmes.
Altas prestaciones.
Diseño unidireccional.
Disponible desde 175/60 HR 13
hasta 335/35 ZR 17.



BRIDGESTONE

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.

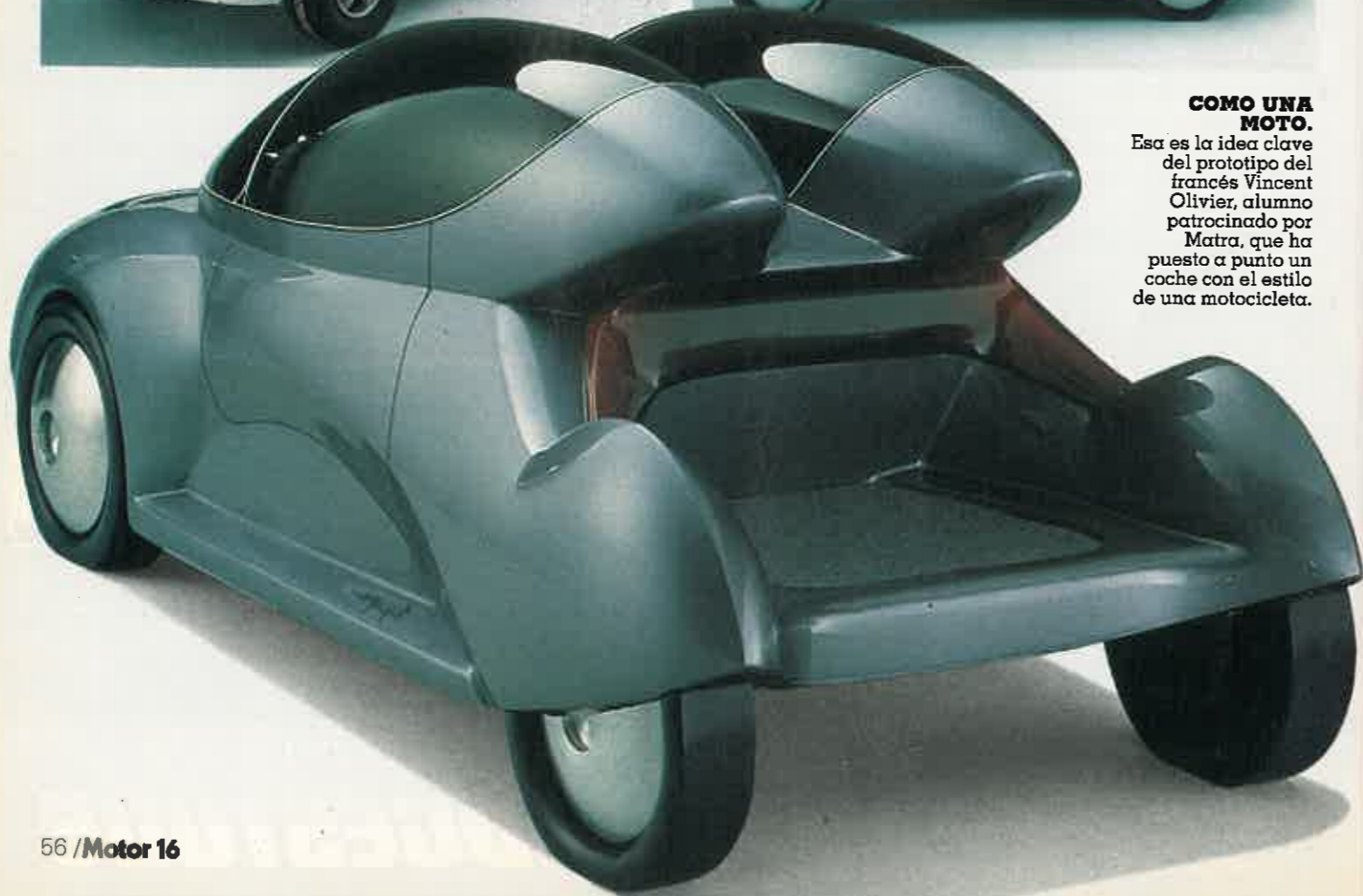


TODO A PUNTO. Los prototipos creados por los alumnos del Art Center están cargados de realismo, podrían entrar en producción desde mañana mismo. El coche del suizo Yves Renaud evidencia tal posibilidad.

tes, la propuesta del suizo Alexander Guye, ha combinado dos conceptos muy alejados entre sí, los conceptos de deportivo y de utilitario, que pueden convivir a las mil maravillas si el estilista derrocha ingenio. Guye ha creado un coupé de rasgos agresivos con la plataforma de carga de una camioneta acoplada en su parte posterior y ha conseguido emparejar dos soluciones que no parecen coherentes. Su propuesta aporta, además, una solución poco experimentada; «La integración de un elemento tan frío, tan inexpresivo como el arco de seguridad en las normas clásicas del diseño».

El jefe de diseño de Volkswagen, Herbert Schaefer, se ha quedado sorprendido por la calidad de los trabajos, por el realismo de muchas propuestas hasta el límite de afirmar: «algunos conceptos están listos para producirse ahora mismo». ○

Angel Marco



COMO UNA MOTO. Esa es la idea clave del prototipo del francés Vincent Olivier, alumno patrocinado por Matra, que ha puesto a punto un coche con el estilo de una motocicleta.

SEAT IBIZA II. LIDER EN VENTAS '89

TEMPERAMENTO

SXi

El IBIZA SXi.

Un ganador en ventas, que también está preparado para ganar en prestaciones.

Estos son algunos de sus éxitos:

- Motor System Porsche Inyección con 100 CV de potencia.
- Sistema de Inyección electrónica L-jetronic.
- Llantas de aleación ligera y neumáticos de perfil bajo.
- Faldones aerodinámicos y spoiler posterior.
- Marcajes exclusivos, faros anti-niebla, volante deportivo de cuatro radios...

Y muchos detalles más que te harán sentirte orgulloso de ponerte al volante de una máquina con un temperamento así.

1.599.000 PTAS.

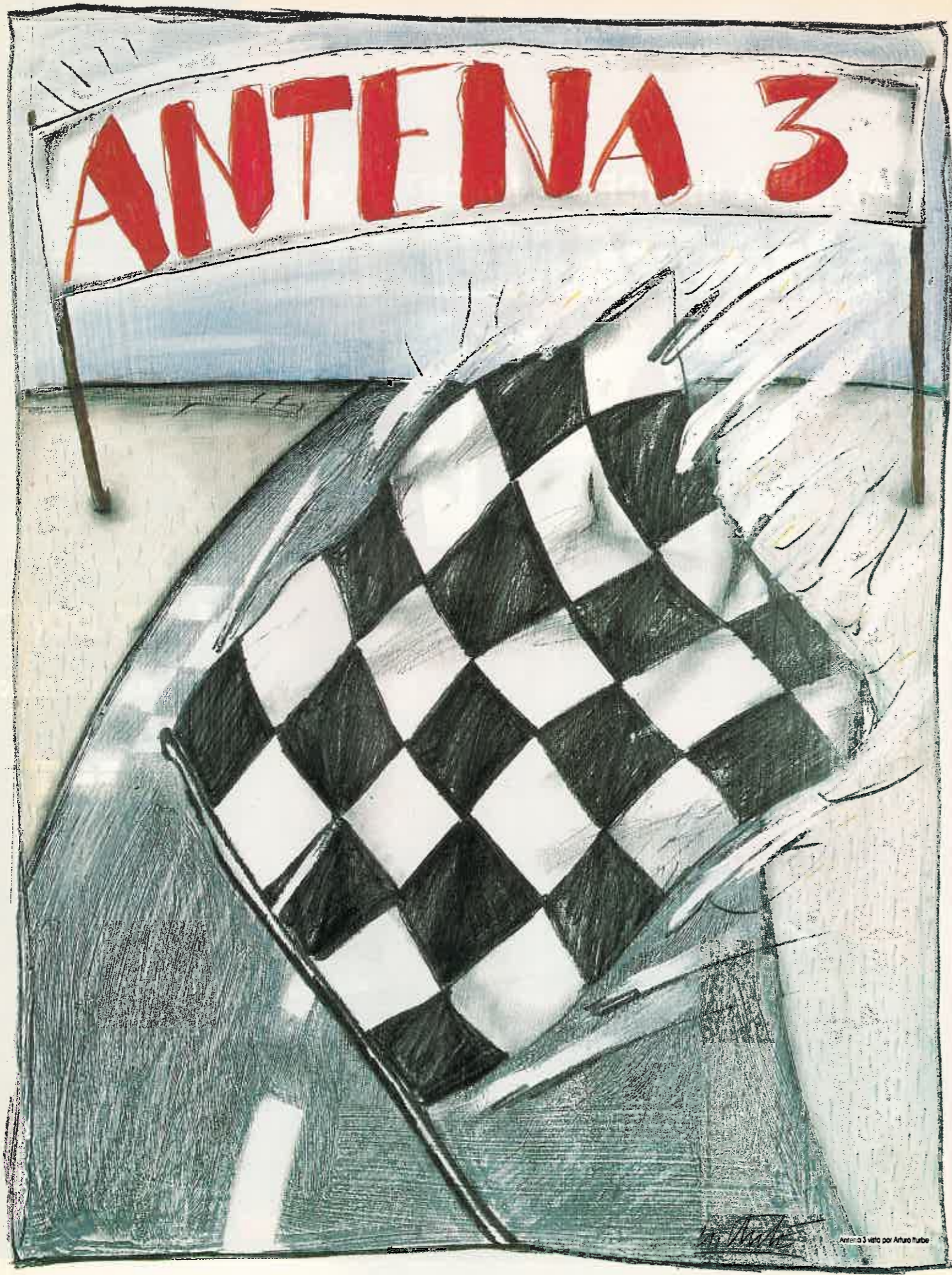
Precio final recomendado por el fabricante (IVA) transporte incluido

SEAT. MAS POR MENOS.

IBIZA. Desde 990.000 Ptas.

SEAT
Grupo Volkswagen





Antena 3 visto por Arturo Rubbe

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

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA

SUZANNE, VIUDA DE
THIERRY SABINE

LA LLAMADA DEL DESIERTO

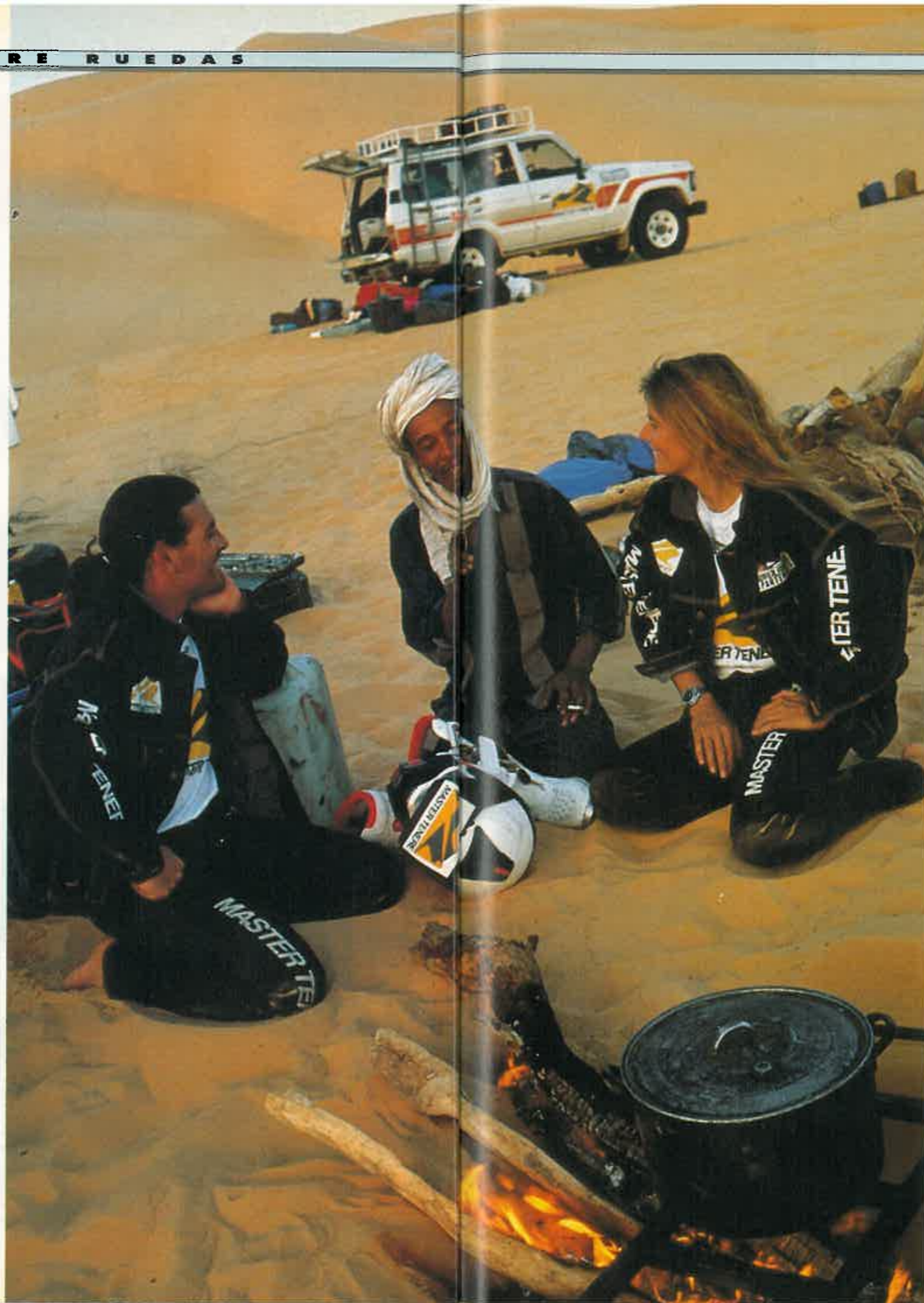
Es una voz silenciosa que surge del corazón, una voz persistente que modifica el comportamiento e invita a abandonar los placeres de la vida tradicional, es la voz del desierto y resuena en el interior de todas las personas que han contemplado esa inmensidad calcinada por el sol. Suzanne Fournais, la viuda de Thierry Sabine no ha sido capaz de eludir esa atracción peligrosa.

SUZANNE Fournais, la mujer que acompañó a Thierry Sabine en sus días de gloria, que soportó sin rechistar el impacto salvaje de su desaparición, ha vuelto al Sahara con un objetivo claro: poner en pie una aventura tan espectacular, tan peligrosa, tan simple como la aventura propuesta por las primeras ediciones del Paris-Dakar. La denominación definitiva de esa carrera será Master Teneré, estará reservada únicamente a los motoristas, los verdaderos héroes de esa lucha insensata contra el terreno, y arrancará en Agadés durante los primeros días de marzo del año próximo.

La Master Teneré pretende volver a los orígenes, acabar con la escalada de asistencias, de ayudas externas desproporcionadas, de millones gastados con excesiva alegría, factores que han ido desvirtuando poco a poco el espíritu de conquista de los primeros participantes en las pruebas africanas. Suzanne Fournais sabía que Sabine estaba a punto de cambiar radicalmente su prueba, que quería acabar con el gigantismo, con el derroche de medios que estaba envileciendo su obra maestra. Suzanne ha optado por la sencillez tras trabajar con Patrick Verdoy, con René Metge y con su suegro, Gilbert Sabine, en un Paris-Dakar cada vez más alejado de sus objetivos originales.

Los colaboradores de Suzanne Fournais en esta nueva etapa son verdaderos zorros del desierto, personajes con el carisma de Mano Dayak, el tuareg que mejor conoce esos recovecos inhóspitos, de Jean Jacques Launier, un apasionado de la competición motociclista que quiere unir su nombre con el nombre de Africa, o de Claudio Terruzzi, piloto oficial de Cagiva que actuará como conejillo de indias durante el próximo mes de septiembre al recorrer todo el trazado a ritmo de carrera en una comprobación infalible de la dureza de la prueba.

Master Teneré cuenta ya con el beneplácito de todos los jinetes de las arenas, con ciento cuarenta inscritos entre los que llaman la atención nombres tan relevantes como Stephan Peterhansel, campeón de enduro que terminó el París-Dakar 90 con un brazo fracturado, o de Eddy Orioli, el



ARENAS CALCINADAS.

El raid Master Teneré ideado por Suzanne Fournais tiene los ingredientes necesarios para convertirse en un gran acontecimiento motorístico. La guía del tuareg Mano Dayak ha sido clave en el trazado del itinerario.

SUZANNE FOURNAIS, LA NOVIA DEL GHIBLI

LEGO al desierto cargada de amor y protagonismo. Su presencia en el París Dakar fue como la primavera en un jardín de arena, en el que sólo crecen las flores de la aventura, del dolor y, en muchos casos, de la nada.

Una tarde de diciembre, el crepúsculo que se ceñía sobre el desierto se rompió con una llamarada fatal, y el silencio sepulcral se tiñó de tragedia. Thierry Sabine, su amor, había dejado de existir. A partir de ese momento, Suzanne se convirtió en la viuda más sola del desierto y se fue errante por las dunas, tan desesperada como el espíritu de Caín.

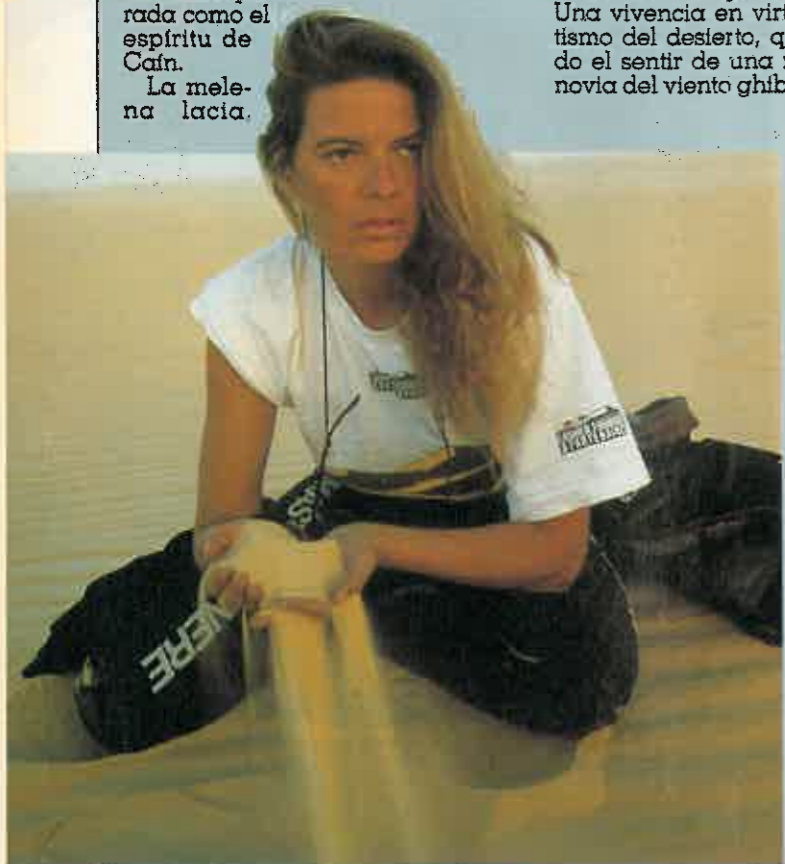
La melancolía.

los labios carnosos sin marcar, sus ojos vulgares y los pies levigados por la arena, de pronto se petrificaron como la estatua de Lot, presa de un dolor que puso fin a un amor que nunca volvería a florecer.

Su llanto se escuchó desde lo más hondo de las dunas del Ténéré como un lamento sin alivio. Regresar siempre al desierto es quizá la única esperanza de que su soledad errante se encuentre con el espíritu nómada del hombre perdido.

Ahora, su vida se resume en surcar sin descanso esa tierra mágica, donde la arena comparte su vivencia con el cielo y la violencia del sol. Una vivencia en virtud del magnetismo del desierto, que ha convertido el sentir de una mujer en ser la novia del viento ghibli.

Gigi Corbetta.



ESFUERZO.

Las arenas más traicioneras estarán presentes en el Master Ténéré. Los primeros motoristas han sufrido ya la dureza del recorrido en su propia piel.

La prueba de Suzanne Fournais volverá a valorar la aventura en estado puro.

último motorista sin miedo que ha impuesto su nombre en la clasificación final de la prueba creada por Sabine.

Las características más espectaculares del rallye-raid concebido por Suzanne Fournais y Jean Jacques Launier son: ausencia de equipos de asistencia y tramos cronometrados de distancia inferior a los trescientos sesenta kilómetros, dos aspectos fundamentales para crear una carrera abierta, una prueba en la que pilotos profesionales y pilotos aficionados disfrutará de oportunidades similares.

El Master Ténéré del 91, a disputar entre los días siete y catorce de marzo, estará pendiente de la seguridad: el recorrido no atravesará ni una sola villa, ni un sólo poblado, para evitar así los accidentes que han enlutado algunos de los raids

CITROËN AX SPORT

Marcha Genial.



Joven, alegre, deportivo. Con un poderoso motor de 1.360 cc que da vida a 85 caballos capaces de acelerar de 0 a 100 Km/h en 9,3 segundos. Y con una imagen tan deportiva por fuera como por dentro. Con todo lo que te gusta de un coche con marcha. Con marcha genial. Y un ahorro de 70.000 hasta 100.000 Pesetas.

Citroën AX Sport ¡Genial!
SERIE ESPECIAL LIMITADA



OTROS MODELOS:
ESTE MES EN LOS AX PREMIER
AHORRANSE 150.000 PSETAS
INFORMESE DE LA EXCEPCIONAL OFERTA
PAR EL RESTO DE LA GAMA AX
NO ACUMULABLE A OTRAS
OFERTAS PROMOCIONALES



LUCHA MECÁNICA. Suzanne Fournais, la compañera de Sabine, ha demostrado su valentía, su capacidad de sufrimiento en este retorno al desierto, al espacio libre que consagró el sueño del París-Dakar.



ESPIRITU INDOMABLE. Este grupo de aventureros lucha con el desierto para abrir la ruta de Master Teneré.

africanos de más renombre. Otro de los factores fundamentales a la hora de lanzarse en una aventura del calibre de Master Teneré, el factor económico, quedará reducido a la mínima expresión, a 425.000 pesetas que incluirán la inscripción, el alojamiento, la alimentación y los seguros.

Los pasos por el desierto de una Suzanne Fournais en solitario, sin ninguna figura mítica a su alrededor han contado con la guía del tuareg Mano Dayak, del hombre que acompañó a Sabine en sus primeras travesías por estas tierras tan hostiles y, al mismo tiempo, tan acogedoras.

Mano Dayak ha recorrido el Teneré en mil ocasiones, a pie, a lomos de camello, en coche, envuelto en su chilaba de color azul eléctrico, con la cabeza protegida por un turbante de color negro y su imagen, altiva, orgullosa está ya unida al París-Da-

car de forma indisoluble. Primero fue el consejero para los recorridos, la única persona capaz de proponer recorridos alternativos, después continuó como participante, en los dos papeles, de copiloto y de piloto de todo-terreno, para rematar su trabajo como «chatarro» de lujo, como responsable de una cuadrilla encargada de recoger todos los restos metálicos que la caravana del París-Dakar deja a su paso.

Las facultades de Dayak para orientarse en los paisajes más inhóspitos, para sobrevivir en medio de la climatología más adversa, ha vuelto a manifestarse en los recorridos exploratorios de esta edición inaugural del Master Teneré. Las averías repetidas de los todo-terreno utilizados en la expedición no han supuesto ningún contratiempo grave gracias a la frialdad, a los recursos de este tuareg.

La compañera del mítico Thierry Sabine, Suzanne, ha abrazado su nueva tarea con la fé de los conversos. Habituada a moverse en los ambientes más selectos de Nueva York, de Bruselas o de París, habituada a degustar la quietud de la pintura, una de sus primeras aficiones, ha tenido esa sensibilidad especial para oír la llamada del desierto. Su renuncia a los lujos, a las comodidades, merece el mejor aplauso, merece la consagración aportada por el éxito de Master Teneré la sonrisa aprobadora de Thierry Sabine.

Detrás de esa competición que ya se perfila en el horizonte aparece el espíritu indomable de un gran soñador, de un hombre que recogió todas las enseñanzas de una prueba casi verbenera, la París-Abidjan, creada por el Jean-Claude Bertrand, para dar vida a la aventura más apasionante de los últimos años del siglo XX.

Angel Marco

Ha renunciado a los lujos, a los placeres para retornar a la sobriedad de la vida en el desierto



OPEL SPORT

PISANDO FUERTE.

Cada rallye, cada tramo cronometrado, cada curva, cada dificultad, pone a prueba la mecánica y demás elementos del Kadett GSi 16 válvulas, versión rallye, del equipo de competición Opel.

En asfalto y en tierra, con tiempo caluroso, con frío, lluvia o nieve, el GSi compite duro y demuestra su poder de aceleración, su capacidad de frenada, la suspensión y estabilidad que le dan un agarre perfecto en las situaciones límite. Su brillante mecánica responde con la autoridad que le dan los 157 CV que se esconden bajo su capó.

Así ponemos a prueba nuestros coches. Para que Vd. pueda disfrutar de su Opel con toda la seguridad y confort.

Acérquese a su Concesionario Oficial Opel y conozca toda una gama de ganadores. Le esperamos.



Patrocinadores oficiales

Concesionarios Oficiales
OPEL



Mobil
Lubricantes



FRENOS
NECTO



NUEVA GAMA TECNOLOGIA ESPAÑOLA

DESDE hace 20 años A.R. Systems viene fabricando en su sede ubicada en Madrid todo tipo de material electrónico. Su gama de accesorios de sonido para el automóvil son ya suficientemente conocidos por todos los usuarios de este tipo de productos: booster, etapas de potencia, ecualizadores, altavoces, etc...

SONIDO MAS SEGURO

La última novedad que presenta esta firma en el mercado es su nueva gama «anti-rob».

Están equipados con un sistema disuasorio anti-rob, que consiste en quitar la regleta de funciones del frontal del aparato. Su pequeño tamaño permite transportarla incluso en un bolsillo.

UNA GAMA COMPLETA

La nueva línea presentada por A.R. Systems está compuesta por 7 modelos. Todos estos modelos están dotados de autorrevers y auto-stop, digital tuning, PLL, 24 memorias y señalización por LCD. Dentro de la gama se incluyen algunos modelos dotados con ecualizador gráfico de 5 bandas, control fader, MSS (localizador de cinta), reductor de ruidos, toma para compact disc y auto-memoria.

Todas estas características convierten a esta línea de auto-radios en una gama que está al nivel de una marca puntera en el selector.

F.C.



AUTO-RADIOS ESPAÑOLES.

La firma A.R. Systems presenta su nueva gama de auto-radios diseñados y contruidos en España.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
PONTEVEDRA			COPE (R. Pop. de Salamanca)	1134	90.0
RNE/R-1	855		A-3 de Salamanca		99.3
SER (Radio Pontevedra)	1521	89.1	A-3 de Béjar		96.5
SER (Radio Arosa)		95.6	RNE/R-2		88.1/92.4
SER (Radio Vigo)	1026	99.4	RNE/R-3		91.4/95.4
A-3 Pontevedra		93.1	RNE/R-4 Salamanca		94.5
A-3 Vigo		100.6	Béjar		99.9
COPE (R.P. de Vigo)	1224	87.8	RNE/R-5	1413	
Radio Minuto Vigo		101.2	SANTA CRUZ DE TENERIFE		
RNO (R. Noroeste Vigo)			RNE/R-1	621	93.2
RNO (R. Noroeste La Estrada)		89.7	SER (R. Club de Tenerife)	1341	91.6/99.1
RNO (R. Noroeste Lalín)		94.8	SER (R. Club Norte)		99.8
RNO (R. Noroeste Ponteareas)		101.9	SER (R. Club Sur)		101.4
Indep. Radio ECCA Vigo (Educativa)		96.5	Radio Minuto		97.0
RNE/R-2		92.1	COPE (R. Pop. de Tenerife)	882	88.2
RNE/R-3		97.4	COPE (Radio ECCA) Educativa		91.0
RNE/R-4		90.1/96.0	A-3 de Tenerife		96.2
RNE/R-5	1107		RNE/R-2		90.0/105
SALAMANCA			RNE/R-3		92.3/93.9
RNE/R-1	855		RNE/R-4 Santa Cruz		89.5/98.4
SER (Radio Salamanca)	1485	96.9	RNE/R-4 La Palma		
			RNE/R-5 Sta. Cruz	720	



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacrystales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



PIU CREATIVOS

Lo que haga falta.

A cualquier hora y en cualquier lugar, Europ Assistance pone a su disposición todos sus medios: la más completa red de asistencia, la más avanzada tecnología y el más alto nivel

profesional. Con toda urgencia. Incluso sin estar abonado. Sólo tiene que llamarnos, de día o de noche. Disfrute de su viaje. Nosotros nos ocupamos de lo que haga falta.

europ assistance
Asistencia Líder.

SEMAFOROS PELIGROSOS

CASI todos los días tengo que circular por la nueva avenida de la Ilustración. Una avenida que a mi modo de ver ha agilizado el tráfico en la zona y que por primera vez en una calle de estas características se ha conseguido un equilibrio casi perfecto entre estética y funcionalidad. Pues bien, sino tengo quejas del funcionamiento de la avenida, si que las tengo de los semáforos que están situados en la nueva plaza de los Arcos. Estos semáforos sufren constantes fallos de funcionamiento (se ponen en situación de amarillo intermitente) produciendo situaciones de peligro debido a los numerosos cruces y cambios de dirección que se producen en ese tramo, que además coincide con uno de los puntos más rápidos de todo el trazado.

J.M. Ledrado
Madrid



FE DE ERRATAS

EN el cuadro titulado «Aire para los baratos» publicado en el número 347 no se incluyeron, por error los precios de montaje y los impuestos en las marcas Diavia y Mitchell.

EL SERVILISMO DE TELEVISION

TELEVISION Española acaba de poner el veto a la campaña publicitaria sobre la autovías de Galicia. Es decir, que los españoles que no viven en Galicia, no podrán ver los spots publicitarios promovidos por la Xunta, en los que se habla de derribar el muro «para que lleguen las autovías que nos unan con el resto de España y Europa naturalmente».

El veto de TVE a la campaña publicitaria se basa en que no se cumplen las condiciones que exige la publicidad. ¿No será más bien, que TVE quiere colaborar con el poder central para que la vergüenza que deben sentir por tener a esta región marginada no adquiera tintes de alcance nacional?, lo digo porque no se sostiene de ninguna manera la negativa a pasar los spots de la mencionada campaña publicitaria.

¿Es la campaña un medio de presión por el mensaje que encierra, para que se construyan con rapidez las dos autovías gallegas?. Evidentemente, y están en su derecho, como cualquier otra campaña que empuja al consumidor a utilizar tal ó cual producto. Teóricamente, somos libres los ciudadanos ó las instituciones de publicitar aquello que queremos, ó que necesitamos. Televisión, no puede negarse a informar del tema, ni a insertar una campaña en la que se intenta concienciar al público y organismos de poder de la necesidad imperiosa de que se construyan de una vez las autovías gallegas.

Los gallegos, a través de nuestro

gobierno autónomo, necesitábamos que España supiese nuestra carencia de comunicaciones, necesitábamos que el Gobierno aceptase nuestra prioridad. De ahí esa campaña que ahora TVE veta de forma servil con el poder. Lo que queda claro, es que una vez más, las formas pacíficas no se entienden, vendan en forma de campaña ó en forma de instancia con póliza de cinco pesetas. Ambas ya han sido rechazadas. ¿Tendremos que sublevarnos los gallegos?. ¿Tendremos que hacer un muro para que no entre nadie, a ver si así se enteran en Madrid y en el resto de España?.

No hay duda de que hemos tenido mala suerte. Tuvisimos un gobernante gallego durante cuarenta años, que no nos hizo ni puñetero caso, después vino la UCD que bueno, nos construyó un trocito de autopista, pero se escaqueó de la problemática del tramo Pontevedra Santiago. Nuestro Gobierno Popular de Albor pasó sin pena ni gloria, y las dos legislaturas del PSOE han continuado dejandonos abandonados y pretendían que las autovías entrasen en el plan de carreteras del año 2.000.

Por eso, sienta tan mal esto de TVE, porque huele a manipulación, y porque caramba, ya está bien de tanta monserga, y de que siga siendo una odisea querer venir a esta tierra nuestra de la que sólo se acuerdan en Madrid cuando se habla del buen marisco que se zampan.

Rafael Cid
Vigo

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO



A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Alfa 75, siete meses uso.
- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- Alfa GTV 2.5, aire acondicionado, año 84.
- BMW 735 iL, 18.000 km, Full.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325 i, año 88.
- BX 1.9 GTI, aire acondicionado, 40.000 km.
- Fiat Uno Turbo, 38.000 km.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Ford Granada 2.8 i, año 82.
- Ibiza 1.500 GLX, 36.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Thema IE, 42.000 km.
- Mercedes 300 CE, ocho meses uso.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Mercedes 300 E, año 88, Full.
- Peugeot 205 GTX, año 87.
- Mercedes 190 E 2.3 16V, año 87.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado, 38.000 kilómetros.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Peugeot 309 GT, aire acondicionado, año 88.
- Polo Classic, año 86.
- Renault 25 V-6 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- Volkswagen Golf GTI 16V, año 84.

FINANCIACION SIN ENTRADA. HASTA 60 MESES
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

Alfa Romeo
AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial Alfa Romeo
EXPOSICION, TALLER MECANICO
Y REPUESTOS
Ctra. de Toledo, km 17,400. Tel.: 690 60 21
TALLER CHAPA Y PINTURA
Sierra de Gredos, 5
Tel.: 690 43 89
28960 FUENLABRADA (Madrid)
PEUGEOT 505 GTDT, M-IC
CITROËN CX GTI Turbo, M-GJ

TRABANT TRAMP
M-3835-HD
Descapotable, todo terreno, 12.000 km, ideal campo y playa, nuevo. 450.000 ptas.
Tels.: 676 05 17 y 675 54 00
Joaquín

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

AUTOMOVILES CHICA
ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS



- Mercedes 300 Adenaver
- Mercedes 220 SE Cabriolet año 63
- Mercedes 220 SE Coupé
- Mercedes 300 SEL 6.3
- Rolls Royce Silver Shadow año 72
- BMW 730i, año 88
- Mercedes 300 E
- Mercedes 190 E 2.6
- Mercedes 280 SE
- Mercedes 280 SL convertible
- Jeep Cherokee, estrenar
- Chevrolet Blazer, estrenar
- GMC 8 plazas (video-TV, frigorífico)
- Chevrolet Corvette, año 89.
- Chevrolet Camaro, año 89.
- Microbús americano, 9 plazas.
- Jimmy Suburban, 9 plazas.

Alberto Alcocer, 11 - MADRID
Tel.: 259 65 08
Fax: 259 69 96

MINIS NUEVOS
MODELO MAYFAIR
VENDE DISTRITO 39
C/ María Zayas, 21
(Semiesq. B. Murillo, 249)
Tels.: 571 54 63 571 86 72

SE VENDEN DOS APARTAMENTOS EN ALMUÑECAR (Trópico de Europa, Avda. Costa del Sol, s/n) Edificio Caribe Con posibilidad de unificarlos.
Tel.: (91) 759 02 06
Señor Luján

FERRARI
308 GTB CUATROVALVOLE Año 86, perfecto estado, particular, único propietario, comprado en importador oficial.
15.000.000 pesetas.
Tel.: (91) 533 82 01
Señorita Nuria

ROBADO TAXI EN MADRID
MATRICULA M-2700-HY
LICENCIA N.º 12.630
Se ruega avisen al teléfono (91) 773 93 50

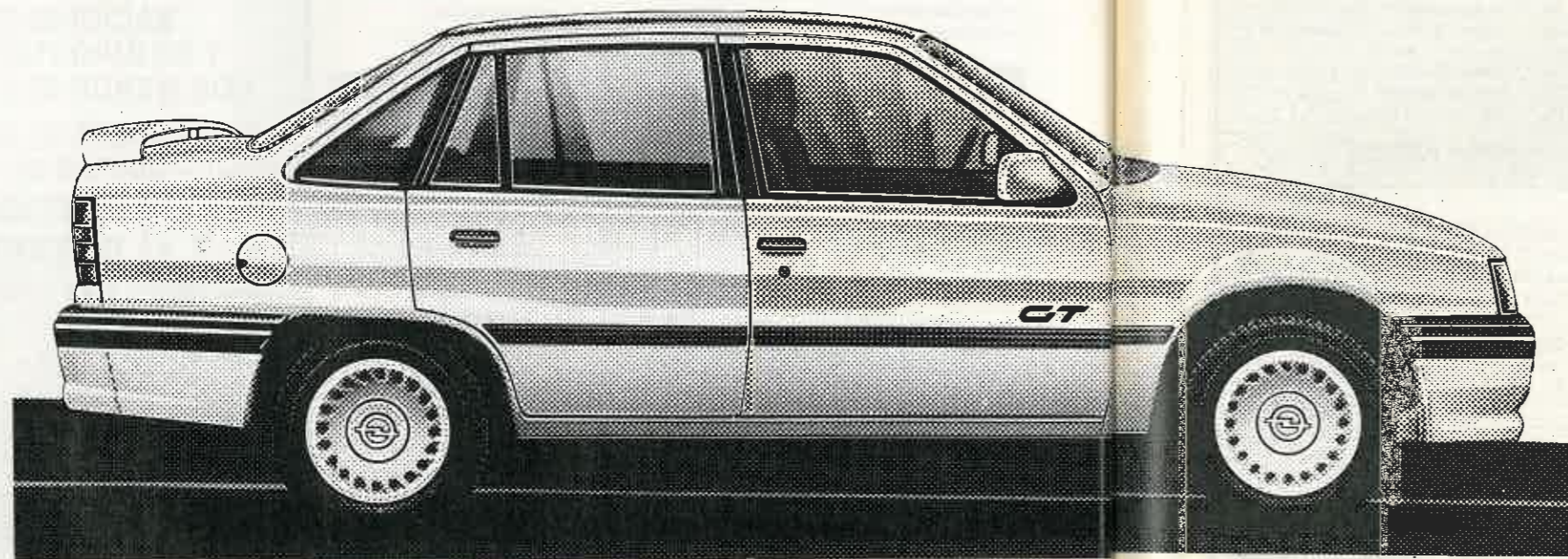
POR FIN EN ESPAÑA LAS AUTENTICAS FUNDAS
MADE IN GERMANY
100% ALGODON
¡No dejes que se escapen!
IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR DECOTTON, S. L.
C/ Cordera de Valladolid, 19.
Tel.: (91) 258 26 12

Disfruta de la exclusividad **momo**, que equipa a los Ferrari de Fórmula 1.
Molto Personale
Proveedor Oficial
LLANTAS Y VOLANTES **momo**
FRENCH IMPORTADOR EXCLUSIVO Tel. (93) 330 77 11. Fax. (93) 411 19 15

OPEL KADETT

CUENTE CON KADETT

Hasta
175.000 pts.
de descuento.



Cuenta con un descuento de hasta 175.000 ptas. en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara.

Este mes lo tiene fácil.

Basta con que nos entregue su coche usado, que, además, se lo tasamos por todo lo alto.

Y si no nos entrega su coche usado, cuenta con un **radio-cassette estéreo y un antirrobo. ¡Gratis!**

Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara **cuenta con la mejor financiación.**

- Promoción válida para todos los turismos Kadett en stock comprados y matriculados durante este mes.
Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



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)
Ctra. de Villaverde a Valdecañas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

Victor 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 de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68. (Zona Carabanchel)
Tel. 469 79 13
Gral. Ricardos, 150. Tel. 472 71 12

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

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

EN COSLADA

SINTA, S. A.

Marconi, 10 (Pol. Ind. Coslada-Madrid)
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S. L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia

Valderribas Motor S.A.

C Valderribas, 75 Dr. Esquerdo, 108 - Tel: 561 48 00 Fax: 561 48 06 28037 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCAISION REVISADOS Y GARANTIZADOS



Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.

¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10
Tels. 563 27 28/88
Entre Pº Habana y Serrano

CONCESIONARIO OFICIAL

(Vehículos procedentes de cambio)

- BMW 635 CSI, aire acondicionado, año 80, 1.450.000 ptas.
- Golf GTI, aire acondicionado, año 87, 1.550.000 ptas.
- Golf GTI, año 81, 750.000 ptas.
- Porsche 911 Carrera, aire acondicionado, año 86, 5.400.000 ptas.
- Porsche 924, año 82, 1.800.000 ptas.
- Mercedes 190 E 2.3, aire acondicionado, ABS, año 88, 3.400.000 ptas.

Todos ellos totalmente revisados.

C/ Claudio Coello, 17 - MADRID - Tel.: (91) 521 99 22

ALFA GTV 2.5, 81, gris oscuro, seis meses de garantía 850.000 ptas
AUDI 100 CD, 87, aire acondicionado, dirección asistida, elevallunas, gris, seis meses de garantía 2.425.000 ptas
BMW 528i, aire acondicionado, 86, elevallunas, blanco, seis meses

de garantía Precio 1.800.000 ptas
BMW 320i, 84, ventanillas eléctricas, alarma, verde, seis meses de garantía 1.550.000 ptas
MERCEDES 190 2.3 16V 185 CV, grafito, 85, seis meses de garantía 3.800.000 ptas
PEUGEOT 205 GT, 88, negro,

seis meses de garantía 750.000 pesetas
RANGE Rover Vogue EFI, 86, gris metalizado, seis meses de garantía 3.300.000 ptas
SEAT Marbella, 89, blanco, seis meses de garantía 500.000 ptas
TRIUMPH Acclaim, transferido,

verde, 85, seis meses de garantía 550.000 ptas
VOLKSWAGEN GOLF GTI Cabriolet, 84, blanco, seis meses de garantía 1.700.000 ptas
BMW 320i Descapotable, 89, gris metalizado, seis meses de garantía 3.600.000 ptas

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

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda

posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta. **¡ATENCIÓN!** Si usted ha comprado un coche

nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches,

motos y furgonetas en toda España. Máximo cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75. **SEAT** Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año

1987, color champán metalizado, regalo transferencia. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80. **SEAT** Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, año 1985, color blanco, elevallunas eléctricos y cierre centralizado. 490.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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



Un **RECARO** para cada uso
Un **RECARO** para cada necesidad
Un **RECARO** para cada gusto

SU ASIENTO HECHO A MEDIDA con reglajes eléctricos y manuales

Precio cabezal incluido	
TOURING	60.558 ptas.
SPORT	55.776 ptas.
SPORT LINE S	86.878 ptas.
SPORT LINE SR	77.560 ptas.
MOD. L	86.296 ptas.
MOD. LX	115.567 ptas.
MOD. LS	124.886 ptas.
MOD. CT	143.321 ptas.
MOD. C-CLASSIC	249.777 ptas.
MOD. CS	172.407 ptas.
MOD. CSE	339.690 ptas.

IVA INCLUIDO RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de **Hella**

¡Felicidades conductor!

100 ideas formidables para el styling del coche

- Faros auxiliares
- Rejillas con taros
- Spoilers
- Volantes de cuero
- Embellecedores de ruedas
- Alerones



Placas decorativas traseras
- Luces posteriores negras

Adquiera ahora un styling para su coche. Disponemos de lo adecuado para la mayoría de los automóviles.

Hella SPORT
TECNOLOGIA A LA VANGUARDIA DEL AUTOMOVIL

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO PRACTICABLE - TOP SLIDER ELECTRICO **Webasto**
TOP SLIDER MANUAL
Sistema basculante y corredizo (con persiana parasol de regalo)
STANDARD TOP M
Sistema basculante, accionado por rueda giratoria, con persianas incorporadas.
- Perfecta aerodinámica con deflector de viento integrado y total hermeticidad.
- Estructuralmente mejora la solidez del automóvil que lo incorpora.
- Cristal cerámico de alta resistencia que absorbe el calor y rechaza el 95 % de rayos ultravioletas.
- Menor consumo de carburante en verano, al poder llevar la ventanilla cerrada.
- Constante renovación del ambiente, evitándose turbulencias y ruido.
- Su fácil accionamiento permite graduar la abertura o desplazar el cristal sin necesidad de quitarlo.
- Los elementos de alta calidad que integran este techo garantizan un acabado perfecto.



Con la garantía de distribución de **Webasto**
INSTALACION INMEDIATA



MERCEDES 130 E NUEVO
• 175 CV. Carrozado Lotec.
• Capot vec., Full E., preciosos
• 3.300.000 total matric. H-LF
• 60.000 mensual



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

LA EMPRESA MAS RECOMENDADA MASTER-CAR LE OFRECE:
• Profesionalidad y asesoramiento.
• Más calidad y garantía total hasta dos años.
• Selección lo mejor, procedente de servicios oficiales.
• Sede central en Alemania.

¡NUEVOS TELEFONOS!
Tel.: (91) 519 88 37
519 76 40
Fax: (91) 519 76 34

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD



BMW 318i: ULTIMO MODELO
• Aire acondicionado, etc.
• 1.950.000 total
• 35.000 mes



BMW 328i ULTIMO MODELO
• Asientos especiales, regulables
• Llantas, etc.
• 40.000 mensual



MERCEDES 300 CE NUEVO
• Cuero, climatizado, ABS
• Llantas, etc.
• 6.750.000 total



BMW 728i MODELO 86
• Como estreno. Cinco velocidades (manual)
• Climatizado, llantas, etc.
• 1.800.000 total
• 45.000 mensual



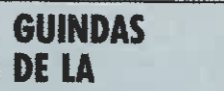
MERCEDES 130 E
• 136 CV, último mod.
• Aire, airbag, ABS, llantas, elevallunas, etc.
• 60.000 mes. 3.450.000 total



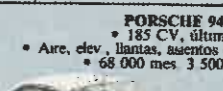
MERCEDES 300 DIESEL
• Extras. Oportunidad.
• 1.200.000 total
• 20.000 mensual



JAGUAR SOVEREIGN
• Nuevo, climatizado, cuero.
• Llantas, elevallunas: cinco vel.
• 245 CV. Asientos eléctricos, etc.
• 1.500.000 total
• 60.000 mensual



PORSCHE 944 TARGA
• 185 CV, último modelo
• Aire, elev. llantas, asientos electr., etc.
• 68.000 mes. 3.500.000 total



BMW 528i MOD 86
• Todos los extras
• Cuero, elevallunas, aire, etc.
• 2.200.000 total
• 42.000 mes

GUINDAS DE LA SEMANA



SEGURIDAD EN SU COMPRA
Master-Car selecciona los mejores automóviles de prestigio procedentes de los servicios oficiales a través de nuestros propios maestros ingenieros: Mayer Baumman y Grelinger.

GARANTIA
Carnet garantía total piezas y mano de obra en toda España, hasta 2 años en todos los servicios oficiales



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

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

Master-Car VENDE MAS

¡ANUNCIESE HOY!

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

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16
Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

**CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS**

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



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

**SE VENDE
VESPA 200 DN**
Regalo casco, pitón,
carenado y cierres
cofanos.

M-FX, km 16.000.
Precio: 125.000 ptas.
Monse.
Tel.: 407 27 00, ext. 546

te años, Mercedes 190
D de cola, perfecto es-
tado, garaje. 450.000
ptas. Torremolinos.
Calle Cordera, 19. Las
Velas. Tel.: (952)
38 10 96.

PARTICULAR vende
Audi V8, a estrenar,
oportunidad, muy ba-
rato. Teléfono: (925)
23 23 59.

FERRARI 328 GTS,
20.000 km, año 87, in-
teresados: (965)
65 20 05.

BMW 735i se vende,
año 87, impecable, Full
Equip, gris metalizado.
Tels.: 544 75 35 (ofici-
na) y 254 43 97 (parti-
cular).

VENDO piezas motor,

TALLERES MARION, S. A.

General Moscardó, 35
Teléfonos: 254 47 58/85
MADRID

AIRE ACONDICIONADO

RECAMBIOS INGLESES COCHES ANTIGUOS

MECANICA - CHAPA - PINTURA

ESPECIALISTAS EN **OPEL**

caja de cambio, ruer-
das, asientos, del Opel
Kadett GSI 2.0. Todo
425.000 ptas. Interesa-
dos llamar de 13 a 15 al
teléfono 727 41 78
(preguntar por Mi-
guel).

BMW 320i, cuatro
puertas, año 1987, co-
lor plata metalizado,

ABS y techo corredizo.
1.875.000 ptas. Auto-
móviles Runar. Tel.:
468 55 80.

MERCEDES 190 E,
año 1986, color azul
metalizado, aire acondi-
cionado, llantas de
aluminio y techo corre-
dizo. 2.475.000 ptas.
Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 190 D
2.5, plata, 83.000 km,
estrenado España,
30510, libro servicio
coche, dirección, aire
acondicionado, Bec-
ker, extras. 2.850.000
ptas. Teléfono: (91)
639 06 60.

BMW 325 IX, plata,
llantas, aire, techo,

ABS, 59.000 km,
2.800.000 ptas. Urge
venta. Tel.: 593 39 64.

PARTICULAR Toyota
Supra Targa. Tels.:
690 16 91 y 464 47 22.

LANCIA Y-10 Turbo,
86 CV, 35.000 km, to-
dos los extras. Tel.:
(93) 422 43 18.

VETERANO veintisie-

DITECNICA

IMPORTADORES

JEEP CHEROKEE



**GARANTIA
SERVICIO POSTVENTA**

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

DITECNICA

C/. Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60

CAR - SHOPPING S.L.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

**TODOS LOS MODELOS:
MERCEDES
BMW
AUDI**

- GARANTIA AL CONTADO HASTA DOS AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- VENGA Y COMPRUEBELO VD. MISMO

**AVDA. DE LOS PIRRALOS, Nº 3
DOS HERMANAS (SEVILLA)
TEL: (95) 4 72 05 51**

OPEL KADETT 1.8 I GT

Gris metalizado, con
radiocassette estéreo y
extras, dos años,
29.000 km, impecable.

Precio: 1.300.000 ptas.

Tel.: 730 40 06

PARTICULAR vende
Pontiac Le Mans des-
capotable, año 67,
ITV, todo en regla, im-
pecable. 2.500.000
ptas. Cadillac Sedán
Deville, año 67, ITV,
todo en regla, impeca-
ble. 2.500.000 ptas.
Tel.: (986) 84 73 83.
Pontevedra. Víctor.

Motor Villaverde, SA

Ctra. Andalucía, km 9,200. Tels.: (91) 797 00 13-797 02 00. Villaverde

MATRICULA	MARCA Y MODELO	AÑO	PRECIO
M-9837-GM	Seat Málaga D	85	500.000 ptas.
M-1023-GT	Renault 9 TSE	85	550.000 ptas.
SO-0963-C	Renault 9 GTD	83	450.000 ptas.
M-7583-GL	Seat Málaga D	85	450.000 ptas.
M-4322-HW	Seat Panda Marbella	87	500.000 ptas.
M-6617-IJ	Warburg 353 Familiar	88	225.000 ptas.
M-5921-GU	Renault 20 TS	86	350.000 ptas.
M-2976-IJ	Fiat Regata D S	87	875.000 ptas.
M-3724-FE	Renault 18 Familiar	83	550.000 ptas.
GU-4485-D	Fiat Regata 70 S	87	700.000 ptas.



AUTOMOVILES

TEO

EL MAYOR Y MAS VARIADO
SURTIDO EN VEHICULOS
DE IMPORTACION



POLIGONO IND. AIMAYR C3.
SAN MARTIN DE LA VEGA - MADRID
TEL. 691 30 47/691 34 47/691 56 86



TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29



AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

F. Tomé. Fiat Argenta 2.0 IE, aire acondicionado, año 82. 495.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Ibiza 1.5 GLX, año 86. 625.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Volkswagen Polo Classic, rojo, año 86, garantía doce meses. 645.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Renault 11 TXE. 875.000 ptas. Garantía doce meses. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Renault 11 GTL, año 88, impecable. 945.000 ptas. Doce meses de garantía. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Volkswagen Passat CL, impecable, alarma, garantía seis meses. 725.000 ptas. Tel.: 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Ibiza SXI, año 89, 23.000 km, garantía dieciocho meses. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Seat Marbella, 12.000 km, ¡Oportunidad!, garantía dieciocho meses, año 88. 550.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Seat Ibiza 1.5, año 89, impecable. ¡995.000 ptas.! Dieciocho meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Volkswagen Golf GTI 16V, año 89. ¡Super nuevo! 1.895.000 ptas. Dieciocho meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Opel Corsa GT 1.3, año 86. 725.000 ptas. Doce meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

RENAULT Supercinco Blue Jeans, año 1989, color rojo, regalo radio-

cassette. 750.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco, regalo radiocassette. 550.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Fiesta S 1.4, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocassette.

metalizado, regalo transferencia y radiocassette. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ronda GLX 1.5, motor System Porsche, año 1985, color blanco, elevallas eléctrico y cierre centralizado. 490.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16 válvulas, servodirección. 1.650.000 ptas. Posibilidad aire acondicionado, ver condiciones. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1.303, negro, precioso, impresionante. Garantía. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

pecable, doce meses de garantía, azul marino. CAN, S. A. Azcona 62 (garaje). Tel.: 255 86 21.

BMW 320i, dos puertas, llantas, garantía doce meses. 1.500.000 ptas., precioso. Azcona, 62 (garaje). Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1.303, negro, precioso, impresionante. Garantía. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajos, muchos a elegir, desde 400.000 ptas. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

OPEL Ascona 1.8 Inyección, cuatro puertas, supercuidado. 850.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

yección Ranchera, 1984, impecable, garantía doce meses. 1.700.000 ptas. total. Muchos extras. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

NISSAN Sunny 16 válvulas GTI, aire, etc., 1989. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN San-

F. Tomé

Concesionario



«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»
GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

680.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ibiza, tres puertas, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocassette. 575.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán

TALBOT Solara GL, año 1982, color rojo, elevallas eléctrico, cierre centralizado, cuatro cinturones de seguridad, regalo radiocassette. 375.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

BMW 320i, cuatro puertas, servodirección, llantas, etc., im-

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO.
NUEVOS A ESTRENAR

- Toyota Supra Turbo 3.0 Targa
- Toyota Celica versión 90 2.0
- Toyota Celica Turbo 4WD
- Toyota Land-Cruiser Corto con muelles

NUEVO TOYOTA SUPRA TURBO. YA A LA VENTA



AHORRESE HASTA 1.000.000 DE PTAS.

IMPORT JAPON, S. A.

Exposición, venta y talleres C/ Antonio Leyva, 23. 28019 Madrid. Tels.: 469 78 06 - 469 27 25. Fax: 469 22 70.

NOVEDAD NACIONAL



TECHO SOLAR
CORREDIZO INTERIOR
TIPO
«ORIGINAL»



AGENCIA I C/ ECHegaray, 5 JUNTO RENFE (MOSTOLES) TELS.: 617 00 16 - 614 02 58

SEDE CENTRAL AVDA. POLVORANCA, S/N. POL. IND. URTINA (ALCORCON) TELS.: 641 85 11-643 18 30 FAX: 643 22 50

AGENCIA II C/ RIO GUADIANA, 12 JUNTO GASOLINERA RIO DE ORO TELS.: 694 00 20 - 694 16 29

RENAULT 14 GTS, 70.000 km, M-3545-EJ. 300.000 ptas. Tel.: 564 75 41 (tardes).

MERCEDES 190 E 2.3, año 1987, color blanco, aire acondicionado y llantas de aluminio. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 230 In-

yección Ranchera, 1984, impecable, garantía doce meses. 1.700.000 ptas. total.

Muchos extras. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN San-



RENAULT 19



AERODINAMICA VESTATEC

VOLANTES victor LLANTAS MIM

PLAZA DE CANOVAS, 5 - 46005 VALENCIA (ESPAÑA)
TEL.: (96) 373 90 00 - TELEFAX: (96) 374 13 02

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

tana 5 cilindros Inyección, absolutamente nuevo. 1.350.000 ptas. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

RANGE Rover V-8, año 83, blanco, muchos extras. 1.500.000 ptas. Kino. Tel.: 534 13 18.

PORSCHE 944, asientos Recaro, equipo de música. 2.500.000 ptas. Buen estado. Tel.: 435 00 23 (de 9 a 15 horas). Tony García.

ALFA Romeo 33 1.5 TI, kit aerodinámico Zender, único dueño, 50.000 km, perfecto estado. Teléfono: 255 86 21. Azcona, 62.

AUTOMOVILES

MARIA ZAVAS, 21 SEMIESQ. BRAVO MURILLO, 247 28039 MADRID
TELS.: 571 54 63 571 86 72 FAX: 571 51 15

- BMW 325i (88).
- BMW 520 (89).
- BMW 535i (88).
- BMW M-3 EVOLUCION (88).
- MERCEDES 190 E (89).
- MERCEDES 190 E 2.3 (89).
- MERCEDES 190 2.6 (88).
- MERCEDES 190 2.5 16V (89).
- MERCEDES 190 2.5 16V. EVOLUCION.
- PORSCHE 911 CARRERA (88).
- PORSCHE 911 TARGA (88).
- MINI NUEVO MOD. MAYFAIR

Garantía total por escrito de 18 meses

NUESTRAS LUNAS SUPERAN TODO LO CONOCIDO



MARCA REGISTRADA POR FELIPE AREVALILLO

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO.

PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER ¡AL MOMENTO! CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE PUDIERA SURGIRLE ¡INCLUSO EN DIAS FESTIVOS! GRACIAS AL NUEVO SERVICIO QUE OFRECE A SUS CLIENTES.

Talleres

Marlín de Vargas, 42 - Tels.: 227 50 73-467 33 88 - 28005 Madrid
Duque de Sesto, 5 - Tels.: 575 91 23-431 26 27 - 28009 Madrid
Sierra de Gredos, 3 - Tels.: 690 96 86-690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)
Aniceto Marinas, 76 - Tel.: 542 32 38 - 28008 Madrid
Benidorm, 26 - Tel.: 326 61 20 - 28017 Madrid
Alava, 7 - Tel.: 326 61 80 - 28017 Madrid

Oficinas Centrales

Avda. Valladolid, 17 - Tel.: 542 32 38
Fax: 248 51 36 - 28008 Madrid

Almacenes

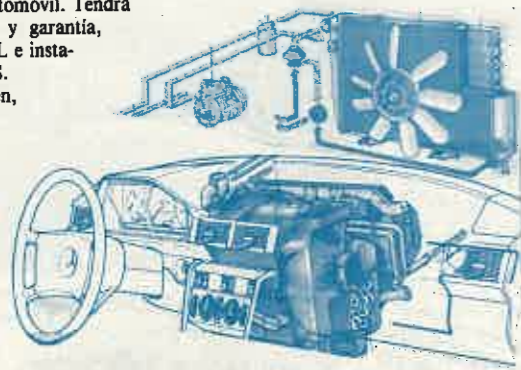
Ctra. Valencia, km 25 - Tels.: 871 00 78-871 39 45
Fax: (91) 871 39 45 - Arganda del Rey (Madrid)

MUY CERCA DE USTED



AIRE ACONDICIONADO

El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo. Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil. Tendrá el mismo funcionamiento y garantía, pero deberá ser ORIGINAL e instalado por ESPECIALISTAS. Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, etc.



Y...
no se acalore
Un año de garantía



Instalaciones Técnicas del Automóvil, S. L.
MIGUEL ARACIL, 66 - 28035 MADRID - TELS.: 373 82 56-373 84 56
Autofonías • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios

CLASICOS o modernos, restaurados o para restaurar, incluso con documentación extraviada. Compramos y recogemos en toda España. Pagamos riguroso contado, incluso nos hacemos cargo de seguir pagando su mensualidad si estado. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

CAMBIO o vendo Porsche 944 S-2 a matricular, 4.000 km. 7.000.000 ptas. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

CAMBIO o vendo Audi 100 CD, año 87, a matricular, ABS, techo

300 E, año 87, antracita, ABS, clima, asientos, calefacción, eléctricos, 16 extras más, última matrícula. 3.750.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

735 I, año 85, negro metalizado, ABS, clima, techo, ventanas, asientos, espejos eléctricos. Tel.: (91) 747 02 31.

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 1.850.000 ptas.
Golf Cabrio, año 82 1.050.000 ptas.
Orion 1.6 I Ghia RS, año 87 .. 975.000 ptas.
Ascona 2.0 GT, A.A., año 87 . 1.225.000 ptas.
Renault 21 GTS, año 87 1.050.000 ptas.
Sierra 2.0 IS, A.A., d. as., tech. 1.475.000 ptas.
Corsa 1.3, año 87 675.000 ptas.
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

ular. Teléfono: (91) 747 02 31.

ESPECTACULAR
Porsche, carrozado de Testarossa, blanco. 7.000.000 ptas. Tel.: 450 44 10.

LANCIA Integrale 16 V, rojo, siete meses, alarma mando a distancia, seguro TR. Tel.: (964) 21 01 65.

NEUMATICOS (cuatro), nuevos totalmente Kleeber 185/65/R15. 50.000 ptas. Teléfono: 239 63 89. Angel.

VENDO 205 GTI 1.600 Bifaro y demás extras, 40.000 km. 850.000 ptas., negociables. Tel.: 248 03 91.

OPEL Kadett GSI 20 I,

ALFA Romeo 33 TI 1.5, negro, impecable, kit Zender. Sólo 900.000 ptas. Azcona, 62. Garantizado.

CHEVROLET Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62.

PORSCHE 911 SC 3.0, sólo 80.000 km, 1978, impecable, admito cambio. Tel.: 256 17 17.

LANCIA Y-10, Ford Fiesta, MG Metro 1.300, etc. Varios pequeños como nuevos. Azcona, 62 (garaje).

MERCEDES 230 TE Ranchera, 1984, impecable, blanco. Precio: 1.700.000 ptas. Facilidades. Tel.: 256 17 17.



FINANCIACION HASTA 60 MESES
MAXIMA VALORACION DE SU V. O.
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
RECAMBIOS ORIGINALES

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA
FINANCIACION HASTA 48 MESES
MAS DE 100 COCHES EN STOCK
TODAS LAS MARCAS Y MODELOS
GARANTIA HASTA 18 MESES

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

no lo terminó de pagar. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

CAMBIO o vendo Oldsmobile Ninety-Eight Diesel, aire, asientos eléctricos, Full Equipe, H-EG, perfecto

eléctrico, perfecto estado. Teléfono: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

CAMBIO o vendo Senator CD, año 85, impecable. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

BMW 323 Inyección, impecable, blanco. 1.850.000 ptas. Tel.: 450 44 10.

tricos, computadora, etc., última matrícula. 2.450.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84, Full Equip. 2.800.000 ptas. Tel.: 467 00 78.

AUDI 100 CD Diesel, año 85, extras, baratísimo, impecable, parti-

rojo, B-IF, faros halógenos, alarma, techo cristales eléctr., siempre en garaje. Precio: 1.385.000 ptas. Tel.: 335 83 13 (horas oficina). Rafael.

SUZUKI 410, rojo, B-HF, 47.000 km. Tel.: (93) 204 23 69. Impecable.

BMW 320 I, cuatro puertas, servodirección, aire, llantas, techo, 1985. Perfecto. Garantía doce meses. Azcona, 62.

BMW 320i, M-HZ, 1987, 70.000 km, blanco, spoilers, espejos electrónicos. 1.900.000 ptas. Tel.: 254 69 88.



Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tels.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.
FINANCIACION EN EL ACTO. 24 MESES

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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



ALZACRISTALES ELECTRICOS

(UNIVERSALES)

CON EMBRAGUE SALVAMOTOR

POTENTE • SILENCIOSO • OCULTO • SIMPLE MONTAJE • C.E.E.



KIT COMPLETO (2) PUERTAS, DELANTERAS O TRASERAS, 12 ó 24 V.

BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózclos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

¡ATENCIÓN! Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede se-

guir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España. Máximo cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

MERCEDES 190 16V, particular, techo eléctrico, aire, ABS, alarma, elevallas, instal-

teléfono. 3.800.000 ptas. Marcelo. Tel.: 593 89 62.

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 por 100 comisión.

PORSCHE Targa, vendo, 911-S, 2.7 l, PM-V. 2.900.000 ptas. Tel.: (987) 41 04 63. Señor Arias. Noche, de 9.30 a 10 horas.

RENAULT 5 GT Turbo, gris oscuro metalizado, llantas, perfecto, sólo 750.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.



INSTALELO VD. MISMO
PRECIO LANZAMIENTO
13.800 PTAS. INCLUIDO I.V.A.
+ PORTES Y G. REEMBOLSO
Lexton PEDIDOS: APARTADO 5067
TELÉF. (976) 29 98 39 - ZARAGOZA

GARAJE TOZA

VEHICULOS IMPORTACION

- Mercedes 300 CE, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.5 16V, año 90.
- Mercedes 300 E 4 Matiz., Full Equipe.
- Mercedes 300 E, Full Equipe.
- Mercedes 260 E, Full Equipe.
- Mercedes 230 E, seminuevo.
- Mercedes 190 E 2.6, Full Equipe.
- Mercedes 190 E, varios.
- Mercedes Todoterreno 280 GE, Full Equipe.
- BMW 535i, año 89.
- BMW 530i, año 89.
- BMW 525i, año 89.
- BMW 325 ix 4x4, seminuevo.
- Audi 200 Quattro, año 89, Full Equipe.
- Audi 200 Automático.
- Audi 100 CD, seminuevo.
- Audi Quattro Coupé.

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

EL CAMINO MAS COMODO HACIA SU MERCEDES CONDUCE A S.A.C.A.I.



2.000 m² de exposición en pleno centro de Madrid
y lleno de facilidades...

- FACILIDADES DE ELECCION: Toda la gama de turismos Mercedes a su vista.
- FACILIDADES DE COMPRA: Los mejores programas de financiación.
- FACILIDADES DE CAMBIO: Su vehículo tendrá la máxima valoración.

Si ha pensado en un Mercedes...
S.A.C.A.I. es el mejor camino

VENTAS DE VEHICULOS NUEVOS:
Alcalá, 101. Tel.: 435 11 83
VENTAS VEHICULOS OCASION:
Núñez de Balboa, 3. Tel.: 435 08 53





CLIMA 2000, S.A.
 AIRE ACONDICIONADO
 INDUSTRIAL
 Y DOMESTICO

**REPARACION Y MONTAJE
 AIRE A. AUTOMOVIL**

Pol. Ind. La Piqueta, Nave 12, Calle G
 Tels.: 690 23 64 - 690 24 12 Fax: 615 63 34

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS, techo corredizo. 1.890.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80. Madrid.
MERCEDES 190 2.3, antracita, 1987, aire, techo, llantas, suspensión nivel constante,

etc. Azcona, 62 (garaje). Tels.: 255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.
MERCEDES 300 E, año 85, muchos extras, particular vende al mejor precio del mercado. Tel.: 747 02 31.
PEUGEOT 205 GT, vendo, año 84, plata, impecable. 625.000

ptas. Tel.: 846 26 72.
MERCEDES 230 E W123, año 86, nacional, automático, aire acondicionado, elevallas, dif. autob., y otros extras, seis meses garantía, impecable, vende particular por problemas económicos. 1.950.000 ptas. Tel.: 352 55 28 (horas oficina). Marcos. Urgente. Financiación posible.

GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 757 39 18.
300 E, año 87, antraci-

NAMATRANS, S. L.

Avda. Doctor Calero, Totti Centro
 28220 MAJADAHONDA (Madrid)

- Mercedes 190 E 2.3** 2.900.000 ptas.
- Mercedes 190 E 2.3 16V** ... 3.900.000 ptas.
- Mercedes 190 D** 2.750.000 ptas.
- Mercedes 300 E** 3.700.000 ptas.

ta, ABS, climatizado, asientos, calefacción, eléctricos y 16 extras más, última matrícula. 3.750.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).
735 I, año 85, negro metalizado, ABS, climatizado, techo, ventanas, asientos, espejos eléctricos, computadora, etc., última matrícula. 2.450.000 ptas. Tel.: 473 86 31 (noches).

CABRIOLET GOLF, 1983, llantas, radiocasette, 70.000 km (libro), blanco. 1.390.000 ptas. Teléfono: (91) 556 26 81.

EMPRESA liquida Volkswagen Corrado sin estrenar, 300.000 ptas. menos. Azcona, 62.

PORSCHE 911 SC, interesantísimo, tres litros, 1978, sólo 80.000 km, completamente todo en perfecto estado original, precio conveniente, interesante. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.

VOLKSWAGEN 1.303 LS Escarabajo Cabrio, totalmente restaurado y revisado, impecable, color negro, llantas. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.

NISSAN Sunny GTI 16 válvulas, aire, servodirección, etc., blanco, 15.000 km, M-JV. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.

RENAULT 11 GTL, único dueño, bien cuidado, M-FX, garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

RANCHERA Mercedes 230 Inyección, 1984, última serie, carrocería W 123, impecable, extras. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.890.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 300 D, 88 CV, año 1982, color marrón, aire acondicionado y techo corredizo. 1.275.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

MERCEDES 190 E 2.3, año 1987, color blanco, aire acondicionado. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

RENAULT Supercinco Blue Jeans, año 1989, color rojo, regalo radiocasette. 750.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

RENAULT 11 TSE, cinco puertas, cinco velocidades, elevallas eléctricas, cierres centralizados, color plata metalizado, año 1986. 775.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

FORD Fiesta S 1.4, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocasette. 680.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

GRAN OCASION

Por cambio de automóvil, particular vende **FORD FIESTA CL**, 12.000 km. Garantía. Perfecto estado. Teléfono: 268 00 69 (de 9 a 18 horas)

**AUTOMOVILES
 CANALCAR**

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
 CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
 RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2	86	31.000	625.000	Citroën AX Stilo	89	16.000	775.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	35.000	770.000	Citroën BX 16 TRS A.A.	86	53.000	675.000
Fiat Uno 45	86	41.000	545.000	Citroën BX GTI A.A. Dir. Asist.	87	37.000	1.475.000
Lancia Y-10 Fire	88	21.000	725.000	Citroën BX TRD Turbo ABS Full E.	89	20.000	2.100.000
Lancia Prisma Symbol IE A.A.	88	26.000	1.250.000	Ford Fiesta 1.1	88	21.000	775.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	40.000	925.000	Ford Fiesta 1.6 S mod. moderno	89	15.000	1.175.000
Renault 9 TSE	89	13.000	875.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	89	16.000	875.000
Renault Express Diesel	88	23.000	920.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	28.000	880.000
Renault 11 TXE	88	30.000	1.030.000	Ford Escort 1.6 Ghia Diesel	88	37.000	1.150.000
Renault 11 GTX A.A.	87	35.000	875.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	89	15.000	980.000
Opel Kadett 1.3 GLS 3 volúmenes	87	34.000	880.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	88	24.000	1.250.000
Opel Kadett 1.6 GLS 3 volúmenes	87	23.000	1.050.000	Ford Orion 1.6 D	87	41.000	990.000
Opel Kadett GSI 1.8 E.	85	41.000	1.250.000	Ford Orion 1.6 Diesel Turbo	89	23.000	1.275.000
Opel Kadett GSI 1.6 V.A.A.	89	15.000	1.975.000	Ford Orion 1.6 Diesel	89	21.000	1.175.000
Opel Kadett GSI 2.0	87	31.000	1.425.000	Ford Sierra 2.0 I A.A.	88	31.000	1.570.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Sierra 2.0 I	88	27.000	1.490.000
Peugeot 205 GT	85	43.000	725.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	32.000	1.525.000
Peugeot 205 GTX	87	31.000	990.000	Alfa Romeo 75 2.0	87	33.000	1.100.000
Peugeot 205 SRD	86	50.000	780.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	19.000	1.225.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	27.000	1.100.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	88	23.000	1.050.000
Peugeot 205 GR	89	13.000	890.000	Volkswagen Golf GTI Llantas Techo	86	46.000	1.275.000
Peugeot 309 GR	89	10.000	1.150.000	Volkswagen Golf GTI 16 V	89	13.000	1.710.000
Peugeot 309 SR	87	45.000	890.000	Volkswagen Golf GTD Turbo A.A.	87	41.000	1.525.000
Peugeot 405 GL	89	19.000	1.525.000	Volkswagen Polo Classic	87	35.000	690.000
Peugeot 405 SRI A.A. Llantas	88	26.000	1.925.000	Volkswagen Polo Fox	86	43.000	580.000
					87	29.000	675.000

**CAJA
 PORTA EQUIPAJES**
 (Para esquí, golf, maletas, etc.)



**DISEÑO AERODINAMICO
 DIFERENTES MEDIDAS Y COLORES
 ADAPTABLE A TODOS LOS VEHICULOS
 GRAN CALIDAD DE ACABADOS**



Distribuidor MADRID:
 A.T. Acc. del Automóvil, S.A.
 Avda. Pablo Iglesias, 49
 Tel. (91) 534 09 99
 Distribuidor BARCELONA:
 TURINI, S.A. Calvet, 73-75
 Tel. 209 67 33

BMW 325 IE, 1985, llantas, techo, oro metalizado, cuatro puertas, catalizador, 73.000 km (libro). 1.750.000 ptas. Teléfono: (91) 556 26 81.
MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84, Full Equipe. 2.800.000 ptas. Tel.: 467 00 78.

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 % comisión, garantía hasta seis años. Servicio piezas en veinticuatro horas. Teléfono: (91) 245 66 60.

**Conductor, piense
 en el verano**



Las cortinillas enrollables Optilux protegen eficazmente contra el sol, el calor y el deslumbramiento. Cortinillas enrollables para la luneta trasera y los cristales laterales. Para todos los tipos de vehículos.



**CENTRO MONTAJES
 auto equip**
 CÓRCEGA, 378 (Esq. Bruc)
 Barcelona - Tel. 207 00 19 - 207 35 14

**CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN
 EN AERODINAMICA**

Opel Omega



Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así como otros accesorios exclusivos para ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc. Para mayor información disponemos de un CATALOGO completo a todo color con más de 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.



LLANTAS DE ALEACION



Desde 6 x 13 a 8 x 16
 Desde 7 x 15 a 8 x 16
 Desde 7 x 15 a 10 x 17

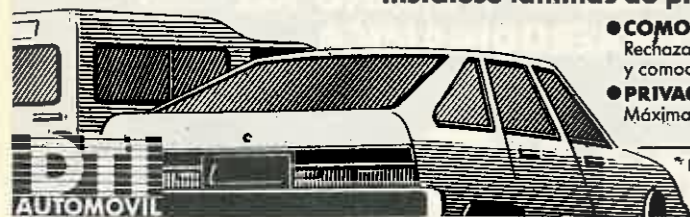
DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 96 63 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 534 09 98 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KIT,S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 18 SANTANDER • AUTO SUPER (954) 63 69 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • COMERCIAU (978) 56 03 58 ZARAGOZA • COSTA ACC (93) 873 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (945) 39 71 01 GIRONA • GRUPO CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE (93) 757 09 18 MATARO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 36 69 96 MAHON (MENORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 93 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 95 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND-216 (93) 851 14 58 MANLEU (BARCELONA) • STYLAUTO (96) 365 08 61 VALENCIA • STYLEFLY (91) 676 14 74 MADRID • SFLIAUTO (945) 26 33 36 VITORIA • TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA • TALLERES HURTADO (952) 29 09 03 GRANADA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 61 EJEA (ZARAGOZA) • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LERIDA) • TRAVEL (974) 60 14 04 TERUEL • VADISA (943) 21 55 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España
Jacso Vallespir, 189-191 - Tel. (93) 490 19 26 Télex 54318-JSAU-E
 Fax. (93) 491 62 01 - 08014 BARCELONA

Ponga láminas protectoras a su vehículo y... TOMESE EL VERANO... CON FRESCURA!

Instálese láminas de protección solar y seguridad SOLAR-CHECK de DTI.



- **COMODIDAD**
Rechazan el calor solar, confiriendo confort y comodidad.
- **ANTIDESLUMBRAMIENTO**
Disminuye la intensidad de los destellos solares y los deslumbramientos.
- **PRIVACIDAD**
Máxima intimidad en el interior.
- **ANTIRROBO**
Evita la penetración por rotura del cristal

RAPIDA INSTALACION

DTI AUTOMOVIL. DISTRIBUCION DE TECNOLOGIA INTERNACIONAL, S.A.
Ctra. de la Bordeta, 7 y 9 - Tel. (93) 325 65 15 - 08014 BARCELONA
CONCESIONARIOS-INSTALADORES EN TODA ESPAÑA

Neumáticos y accesorios para el automóvil

Turini

Calvet, 73-75. 08021 Barcelona. (93) 209 67 33
Santa María, 3-7. 17003 Gerona. (972) 22 25 50

ALPINE V6 GT

Vendo del 86 Radiocassette

Teléfono: (91) 723 07 01

PARTICULAR VENDE

324 Diesel, 87, aire acondicionado, rojo burdeos, perfecto estado, toda prueba.

Tel.: (96) 267 21 18

VENDO FERRARI 328 GTB rojo

Teléfono: (96) 365 36 61

OCASION: Alfa Romeo 90 VG 2.500 l, asientos eléctricos, los cuatro elevables eléctricos, ordenador Alfa, control marcadores digitales, pocos kilómetros, radiocassette. 1.500.000 ptas. Tel.: (948) 83 00 70. Alarma.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

kléber export s.a. Vallespl, 189 Barcelona.
Tel.: (93) 490 19 26



El circuito de Nevers (Magny Cours) ha servido para que el Peugeot 905 diera sus primeras vueltas oficiales en pista con Jean Pierre Jabuille como piloto. El nuevo Sport ha nacido para ganar.

PEUGEOT 905

LA TERCERA CRIATURA

LA tercera criatura de competición ha nacido en Peugeot Talbot Sport. En efecto, tras el 205 vencedor en el Mundial de Rallyes y el 405, rey de los raids, Jean Todt y su equipo de cerca de 220 personas, han puesto todo su empeño en el coche que, obligatoriamente, deberá dar victorias a la marca en el nuevo Mundial de Sport (Sport Prototipos) que se iniciará en

1991. Así, tras la presentación en maqueta del coche hace algunos meses, ahora el Peugeot 905 ha mostrado todo su esplendor ante la prensa internacional. El maestro de ceremonias no fue otro que Jacques Calvet, el todopoderoso Presidente del Grupo PSA, quien se mostró muy satisfecho de la obra realizada al tiempo que se sentía totalmente identificado con Jean Todt para que su nuevo vehículo de com-

CITROEN ZX: PREPARADO PARA LA BAJA

De la mano de Jacques Calvet, un día antes de la presentación del Peugeot 905 en Citroën, tuvo lugar la «puesta de largo» del Citroën ZX Rallye Raid, del que ya les hablamos profusamente en el pasado número de Motor 16. Guy Frequelin, director deportivo de Citroën Sport dio a conocer las características del nuevo coche así como los nombres de sus pilotos, que tomarán parte en la Baja Aragón, el próximo día 20, y en el Rallye Faraones. En ambas pruebas participarán tres coches, conducidos por Ari Vatanen, Bjorn Walde-

gaard y Jacky Ickx, si bien en Egipto probablemente tomará parte un cuarto coche como asistencia rápida sin piloto definido. La unidad en cuestión está actualmente en fase de construcción. Frequelin puso de relieve que el equipo de Citroën Sport que ha desarrollado y mantendrá el Citroën ZX es totalmente nuevo, independiente totalmente del antiguo equipo Peugeot de rallyes, puesto que ese equipo es necesario en el resto del Campeonato de Sport de la marca hermana. Para Citroën la única meta es ganar en 1991.



DE ELITE. 1990 será el año de aprendizaje, de rodaje, de puesta a punto de hombres y máquina. Pero la misión es ganar, y para ello nada mejor que tres pilotos de élite: Ari Vatanen, Bjorn Waldegaard y Jacky Ickx, cuya primera cita será la Baja Aragón el 20 de julio.



petición logre las victorias que sus antecesores lograrán anteriormente en sus respectivas especialidades.

El desarrollo del Peugeot 905 ha cumplido con exactitud los plazos previstos. Si la maqueta existía el pasado 8 de febrero, el motor V10 de 3,5 litros de cilindrada comenzaba a funcionar en el banco de pruebas. Más tarde, el 15 de abril, el chasis estaba listo, y el seis días después se probaba la primera caja de cambios. El primer prototipo del Peugeot 905 rodaba por primera vez el 20 de junio, siempre con Jabouille a su volante, en el circuito de Monthlery; completando sus primeros

FUTURISTA. El Peugeot 905, cuya carrocería ha sido construida por Dassault, tiene unas formas ante todo aerodinámicas, muy estilizadas y futuristas. Un detalle innovador es la toma de aire de admisión situada encima de una cabina que recuerda a la de un avión de combate.



FOTO DE FAMILIA. En el circuito de Nevers nadie faltó a la cita de las primeras vueltas en pista del Peugeot 905, ni el presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, ni el presidente saliente de Peugeot, Jean Boillot, que departieron con Jean Todt, director de Peugeot Talbot Sport, y con Jean Pierre Jabouille, piloto del nuevo coche de competición de la marca del león.

500 kilómetros en el circuito de pruebas de Michelin (marca que le suministrará las ruedas en el Campeonato Mundial de Sport). Ahora, tras la presentación oficial, las primeras pruebas serias las realizará en el circuito de Dijon del 26 al 28 de julio, justo después de la prueba del Mundial que allí se realizará el día 22 para disponer de tiempos de referencia con sus futuros rivales.

Jean Todt no ofreció muchos datos sobre el Peugeot 905 (secreto obliga), pero sí dijo que la evolución del motor marcha perfectamente y que, aunque el coche pesa ahora 830 kilos, deberá ser rebajado a los 800 kilos que, de momento estipula el reglamento. Peso que será, más tarde, de 750 kilos en conformidad con el futuro reglamento. También está previsto en un futuro la adopción de cuatro ruedas directrices, pues el coche está preparado para poder incorporarlas.

Otro asunto de importancia para todos los presentes en la presentación era el tema de los pilotos. En principio serán probados en Dijon cuatro o cinco pilotos de varias nacionalidades y, aunque no quiso dar nombres, se especula con Stephan Johansson y, en menor grado, con Nelson Piquet. El Peugeot 905 debutará en el Campeonato el 23 de septiembre en Montreal (Canadá) para ir después a México el 7 de octubre.



En principio el equipo Peugeot de Sport participará en el Mundial de 1991 con dos coches en todas las carreras, si bien, en caso de que las 24 Horas de Le Mans, puntúe para dicho certamen, alinearán un tercer coche.

El Peugeot 905 nos ha causado una grata impresión en el circuito de Nevers, resulta muy aerodinámico y cuenta con soluciones de vanguardia. Su carrocería tan sólo pesa 70 kilos, mientras que el motor pesa 165 y el cambio 60. Dicho cambio será de seis velocidades. Las suspensiones son de doble triángulo con bieletas y basculantes que actúan sobre los conjuntos muelle/amortiguador. Los discos de freno son de carbono, y las pinzas Brembo. Actualmente se están probando numerosas soluciones de encendido e inyección simple de la firma Magnetti Marelli. La carrocería es de carbono y nido de abeja.

AL DETALLE. El Peugeot 905 ofrece soluciones de vanguardia en el marco del Mundial de Sport. Con respecto a la maqueta de febrero la parte trasera se ha visto modificada. Las bonitas llantas encierran frenos de carbono con pinzas Brembo.

Manuel Doménech
Motor 16 / 85

RALLYE DE NUEVA ZELANDA

CARLOS SAINZ, DE LAS ANTIPODAS AL CIELO

Con su triunfo en el Rallye de Nueva Zelanda, Carlos Sainz se sitúa en una posición inmejorable para conseguir el Campeonato del Mundo de Pilotos. Pero su victoria en Nueva Zelanda no ha sido un paseo de rosas; sobre Sainz planeó en un par de ocasiones el fantasma del abandono.

MUCHAS cosas habrán pasado por la mente de Carlos Sainz en esas interminables veintisiete horas de vuelo que separan Auckland de Londres. De la impotencia ante un comportamiento inexplicable del motor de su Toyota Celica que a punto estuvo de apearle de la prueba neozelandesa, sin que los hombres del Toyota Team Europa pudieran encontrar la causa, a la alegría desenfrenada por un triunfo que le coloca en inmejorable situación en la tabla del Mundial de Pilotos. Esos 25 puntos de ventaja sobre el primer piloto de Lancia clasificado, el francés Didier Auriol, quien parece tener dificultades dentro de la organización del equipo italiano, siendo dudosa su asistencia al rallye de Argentina, los 36 sobre Massimo Biasion cuyas prestaciones en los próximos rallyes de los 1000 Lagos y RAC de Inglaterra son una incógnita y los 38 sobre su ex-compañero de equipo, el finlandés Juha Kankkunen, una diferencia importante, que puede resultar decisiva para coronarse campeón del mundo este año. Y por ello tocamos madera.

Muy mal lo debió pasar Carlos cuando en el decimotercer tramo, Maramurua Forest, de 10,6 kilómetros, el Toyota se detenía por dos ocasiones, perdiendo tan sólo 1 minuto y 2 segundos respecto al Mazda 323 4WD del sueco Ingvar Carlsson. «Creí realmente que no alcanzaría el final del tramo», comentaba el español. Sin embargo, de nuevo sus asistencias trataban de resolver la situación sustituyendo una pieza después de otra, a la espera de dar con la verdadera razón. Ello permitía a Sainz hacerse con seis de los ocho tramos que restaban de la segunda etapa para llegar a la sulfurosa ciudad de Rotorua, siempre bañada por un insufrible olor a huevos podridos, con sólo 20 segundos de desventaja con respecto al piloto de Mazda que nunca hubiese supuesto estar por delante de la nueva estrella del Campeonato del Mundo de Rallyes.

Sin embargo, durante la tercera etapa, los problemas eléctricos desaparecieron tan inesperadamente como se presentaron y Carlos Sainz se jugaba el todo por el todo. «Nunca sabes lo que puede ocurrir el último día, por lo que decidí aprovechar mi oportunidad en esos tramos tan virados. Y de verdad que lo hice lo mejor que sabía en aquellas fantásticas carreteras». Y a fe lo que lo hizo, pues Sainz llegaba al final de la etapa con dos minutos y diecisiete segundos de ventaja sobre su más inmediato seguidor al término de esa etapa (ver MOTOR 16 nº 350).

Pero está visto que el número dos no es el dorsal de Carlos Sainz. A cinco tramos de la llegada a Auckland, cuando el madrileño era líder con dos minutos y 47 segundos respecto a su sempiterno rival, sufrió un pinchazo en la prueba de Pekaui Road, de 16,86 kilómetros, debiendo recorrer más de diez sobre la llanta, y perdiendo un minuto y siete segundos frente a Carlsson. «Ese pinchazo fue el único "momento" del día. Pero no me invadió el pánico. En ese tramo debí cambiar dos



CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 6 horas, 48 minutos, 26 segundos; 2º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4WD), a 1m 33s; 3º Weber-Feltz (VW Golf Rallye G60), a 7m 58s; 4º Dunkerton-Gocentas (Mitsubishi Galant VR4), a 12m 04s; 5º Bourne-Freeth (Subaru Legacy), a 17m 24s; 6º Makinen-Harjanne (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 21m 47s; 7º Trelles-Muzio (Lancia Delta Integrale 16V, grupo N), a 22m 48s; 8º Recalde-Christie (Lancia Delta Integrale 16V), a 28m 51s; 9º Pianezzola-Baggio (Toyota Celica GT-Four, grupo N), a 35m 52s; 10º Orelle-Roissard (Renault 5 GT Turbo, grupo N), a 37m 09s

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz 80 puntos; 2º Didier Auriol 55; 3º Massimo Biasion 44; 4º Juha Kankkunen 42; 5º Mikael Ericsson 26; 6º Dario Cerrato y Bjorn Waldegaard 20; 8º Bruno Saby 16; 9º Ingvar Carlsson 15; 10º François Chatriot y Erwin Weber 12.

COPA FIA GRUPO N

1º Alain Orelle, 32 puntos; 2º Gustavo Trelles, 30; 3º Jorge Recalde, 20; 4º Bertrand Balas, Tommi Makinen, Patrick Njiru, Claude Balesi e Ian Duncan, 13

PRINCIPALES ABANDONOS

Mike Kirkland (Subaru Legacy), accidente TC 13; Rod Millen (Mazda 323 4WD), turbo TC 24; Ernesto Soto (Lancia Delta), motor TC 24; Michele Rayneri (Lancia Delta), cambio y dos vacas, TC 30; Gregg Carr (Lancia Delta), accidente TC 37; Ray Wilson (Mazda 323 4WD), turbo TC 38

VENCEDORES DE TRAMOS

Piloto	Tramos	1	2	3	4	5	6
Sainz		43	27	7	4	2	1
Carlsson		43	14	1	8	5	5
Weber		43	3	7	11	10	3
Dunkerton		43	1	3	8	13	6
Bourne		43	-	-	3	8	13
Trelles		43	-	-	1	-	2
Makinen		43	-	-	-	1	3
Millen		24	4	9	9	1	-
Rayneri		31	-	-	1	7	4

veces mi trayectoria para evitar al público. Pero la última vez no tuve más remedio que meter una rueda fuera de la carretera o irme contra el público. Toqué una piedra y pinché».

La principal oposición al piloto español la han protagonizado los Mazda 323 4WD del sueco Ingvar Carlsson, vencedor en las Antipodas el año pasado y del Campeón de Asia y el Pacífico, el neozelandés de origen nacionalizado americano, Rod Millen. De nuevo se ha vuelto a poner de relieve la eficacia del modelo japonés a pesar de lo limitado de su cilin-

drada, en la que debe ser su última aparición con carácter oficial antes de la entrada en escena del nuevo modelo de 1.800 centímetros cúbicos el próximo mes de agosto en Finlandia. Tanto Millen como el local Ray Wilson debían retirarse en la tercera y cuarta etapa respectivamente con los turbocompresores de sus Mazda rotos.

Excelente actuación del Volkswagen Golf Rallye G-60 del alemán Erwin Weber que lograba alzarse hasta la tercera posición final después de verse retrasado en la primera etapa con problemas de em-

VALOR SEGURO.

El sueco Ingvar Carlsson siempre protagoniza unas excelentes actuaciones a los mandos del Mazda 323 4WD. En Nueva Zelanda llegó a ir en cabeza en algunos momentos.



MALA SUERTE.

Gustavo Trelles no pudo sacar en su buena renta en su participación en las Antipodas. La rotura del turbo le apartó de la victoria en Gr. N.



FELICITACION REAL.

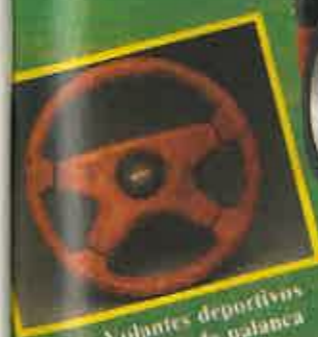
Carlos Sainz y Luis Moya fueron felicitados por el Príncipe Felipe, que se encontraba de viaje oficial en las Antipodas.



CADA DIA MEJOR.

El VW Golf Rallye G-60 en manos de Weber se está mostrando eficaz. El Argentino Soto por rotura del motor tuvo que abandonar.

KITS, ALERONES, PARRILLAS, FALDONES, VOLANTES, ETC.



Volantes deportivos y pomos de palanca en madera de raíz.



NUMERO UNO EN ACCESORIOS AERODINAMICOS (PERSONALIZACION DE TODAS MARCAS Y MODELOS)

ALICANTE
VALENCIA
BALEARES
MADRID-NORTE
MADRID-SUR
SALAMANCA
BILBAO
GUIPUZCOA

EUROPARTS
ESCARTI, S.A.
AUTOSCRATCH
RAISA R. VILLALBA
LAMINAUTO
PROTECFILM
SUNORTE
TECSER

Tel. 96-588 71 54
Tel. 96-374 62 61
Tel. 971-46 80 00
Tel. 91-850 77 82
Tel. 91-617 03 16
Tel. 923-22 70 54
Tel. 94-476 17 58
Tel. 943-28 10 11

ASTURIAS
DELEGACION SUR
CORDOBA
GALICIA-LEON
BARCELONA
BURGOS
VITORIA

GUALSAN
GRAELX
EXPOMOVIL
SEMAUTO S.A.
DUOS AUTOMOVIL
SPORT AUTO
SERVIAUTO

Tel. 985-28 39 00
Tel. 958-28 59 05
Tel. 957-41 09 06
Tel. 987-41 05 95
Tel. 93-424 34 11
Tel. 947-21 46 16
Tel. 945-13 12 41

brague y haber tenido que usar el motor de arranque para salir del control horario. Mal resultado por contra para Lancia, representada por el italiano Michele Rayneri que ocupaba la cuarta posición a poco de acabar la tercera etapa cuando se encontraba con dos vacas en su camino, viéndose obligado al abandono y el australiano Gregg Carr que se salía a poco del final.

En cuanto al resto de marcas japonesas, el Mitsubishi Galant VR 4 del australiano Ross Dunkerton terminó dominando a pesar de algunos problemas de transmisión a los Subaru Legacy del local «Possum» Bourne y del kenya Mike Kirkland. Mientras que Bourne lograba terminar en quinta posición con graves problemas de caja de cambios, con sólo la tercera disponible en algunos tramos, a espaldas del piloto de Mitsubishi, el kenya Kirkland se salía de la carretera durante la segunda etapa.

En cuanto al grupo N, terminaba siendo para el finlandés Tommi Makinen, acompañado de Seppo Harjanne dentro de su Mitsubishi Galant, después de que el cambio del turbo en el Lancia Delta Integrale 16 V del uruguayo Gustavo Trelles se revelase perjudicial y de una pequeña salida en el último tramo con unos neumáticos inadecuados.

Esteban Delgado

RALLYE DE TIERRA DE VIGO

TRELLES CLARO

José M^a Cernuda y Alfonso J. Nieto.

Enviado especial

SIN la menor sorpresa, Gustavo Trelles se ha impuesto en la quinta prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, celebrado en los alrededores de Vigo. El piloto del Lancia Delta S-4 se apunta así su cuarto triunfo en este año, dejó de ganar una única carrera porque no asistió, y su décimo cuarta victoria en el certamen del RACE, campeonato que va camino de lograr por tercer año consecutivo.

Se esperaba más oposición al uruguayo, pero una vez más, su regularidad le ha permitido batir a sus adversarios en toda regla. También se esperaba mucho de los dos Citroën AX que en Vigo y con Guillermo Barreras al volante de uno de ellos, corrían en casa. De hecho, el tercero de los cuatro tramos de que constaba la prueba, lo utilizaba frecuentemente Barreras para sus entrenamientos privados. Los dos Citroën AX, bajo la dirección técnica de Piedrafita, están ya en el nivel del Lancia o casi y sólo una serie de incidentes menores, les retrasaban. En un segundo plano estaba el Sierra 4x4 de Bardolet al que en los últimos rallyes han dejado las transmisiones al margen para concentrarse en la mejora del rendimiento del motor, lo que parece se ha resuelto a satisfacción del piloto catalán. Ahora, el coche viajará a Gran Bretaña donde se

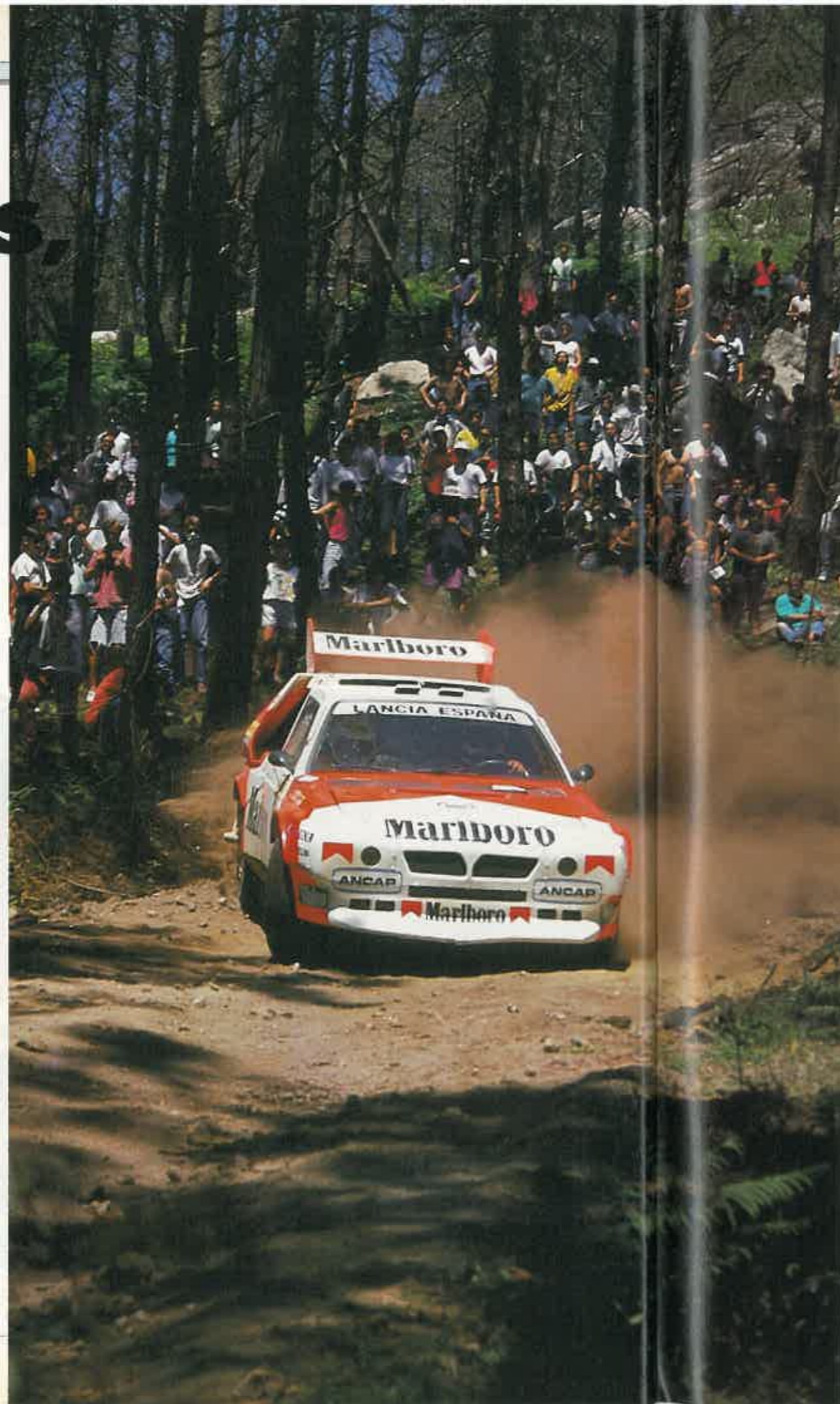


EL FORD EN EL PODIO.

Bardolet, va tercero en el Campeonato.

instalará el nuevo sistema de tracción, más eficaz y con un reparto de par diferente al actual, que no parece el más adecuado para las pruebas españolas. Finalmente los dos Metro de Fernando Capdevila, ya muy afinado respecto al inicio de temporada, y sobre todo, el de «Patxi» Arbeláiz, con un motor de ocho cilindros de procedencia Range Rover, que es una maravilla en cuanto a rendi-

90 / Motor 16



BIEN LOS CITROËN.

La mala suerte de Guillermo Barreras la compensó Antonio Zanini que, atacando en los tramos en que la potencia no era decisiva, llevo al Citroën AX a la segunda plaza.



EL OTRO CITROËN.

Sin problemas, Enrique Burrull, volvió a tener una buena actuación con el tercer Citroën oficial.



miento a bajas revoluciones se refiere. El propio «Patxi» confesaba que podía hacer un tramo en tercera o cuarta, sin necesidad de cambiar ni en las horquillas, tal es su elasticidad y progresividad.

Trelles comenzó marcando el primer scratch, con sólo un segundo de ventaja sobre el Citroën AX de Barreras. Mientras que el motor de Zanini no era especialmente brillante, comprobando que la presión de soplado era únicamente de 1,1 bares y en el primer tramo rompía un amortiguador. Peor es lo que le ocurrió a su compañero Barreras que, pese a su teórico conocimiento del terreno, se perdía en el segundo tramo, cediendo de golpe 25 segundos a Trelles y perdiendo prácticamente toda opción a la victoria. Guillermo inició una remontada muy agresiva, pero su motor, muy «picudo» no era el más adecuado para los tramos vigueses, bastante lentos y con mucho polvo. En la última prueba la caja de cambios se rompió ante la desesperación del piloto vigués que llegó a marcar un scratch.

TRAMO A TRAMO

No se sabe aún dónde se celebrará la próxima prueba. Lo que sí es seguro es que se trata de una zona relativamente próxima a Madrid, en la Comunidad Manchega, que puede ser Toledo. Después, Murcia y Madrid.

El popular «Chema» lograba en Vigo su mejor resultado, nada menos que séptimo absoluto. Trabajó de lo lindo y acabó entrando en el parque cerrado empujando el Citroën Visa 1.000 pistas. Suponemos que este «vídeo» no lo borrará en mucho tiempo.

Las cosas contadas «boca a boca» tienen estas distorsio-

nes. En el primer tramo un espectador que iba cargadito de alcohol se cayó de un árbol, obligando a intervenir a las ambulancias y retrasando el rallye. Poco después abandonaba Labaka.

Las emisoras de radio entre el primero, que «iba como una moto» y el segundo, montaron una confusión que no se sabía si una vaca había sido atropellada por una moto, se había caído un árbol o había chocado contra la ambulancia. Afortunadamente, todo quedó en las risas.

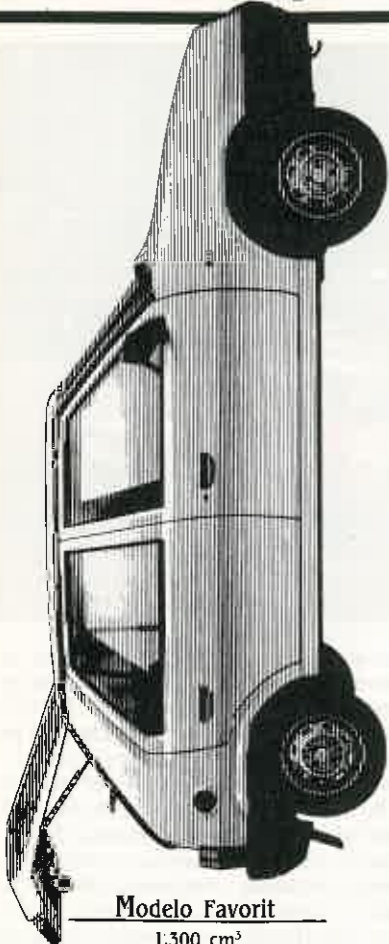
Bardolet nos confirmaba la presencia del Sierra 4x4 Gr. A en el rallye Osona al que, es

muy probable que acuda también Jesús Puras, con lo que la emoción está garantizada.

Por cierto, es también probable que Bardolet participe en el RAC.

La mayor dificultad es que los entrenamientos de la prueba británica coinciden con el Valeo, por lo que tendrá que reconocer el terreno alguien de su confianza. Naturalmente que esta situación pone difícilísima la presencia de Carlos Sainz en el único rallye madrileño, a la vez que se ha casi descartado su participación en el Corte Inglés.

Y ahora... ¡GRAN PROMOCION!
-133.000 pts.



Modelo Favorit

- 1.300 cm³
- Encendido electrónico
- Caja de cambios 5 velocidades
- Starter automático
- Parabrisas laminado
- Luneta térmica
- Limpia parabrisas de dos velocidades
- Paragolpes de plástico absorbente
- Salvabarros
- Faros halógenos
- Luces de marcha atrás
- Pilotos antiniebla posteriores
- Retrovisores exteriores de regulación interior
- Cinturones de seguridad de inercia delante/atrás
- Reposacabezas delante/atrás
- Retrovisor interior día/noche
- Parasoles desplazables laterales
- Seguros infantiles en las puertas posteriores
- Doble tope de las puertas
- Asiento trasero abatible
- Reloj analógico
- Cuentakilómetros parcial
- Piloto de la reserva del combustible
- Termómetro del líquido de refrigeración
- Testigo del sistema de frenos
- Testigo de la presión del aceite en el motor
- Ventilador de calefacción de tres velocidades
- Alumbrado interior
- Regulación interior altura de faros
- Panel para radio
- Alfombrado textil
- Revestimiento de frenos y embrague sin amianto
- Servo freno
- Asideros para pasajeros
- Asientos abatibles



A SU SERVICIO EN TODA ESPAÑA

Importador exclusivo

Montalbán, S. A.

Pajaritos, 12. Tel. 552 51 00 Madrid

DEPORTE



OTRA VEZ EN DOS RUEDAS.

Antonio Rius tendrá que olvidarse del Golf G-60 y concentrar sus esfuerzos en volver a ganar la categoría de las dos ruedas.

El primer bucle finalizaba con Trelles cómodamente en cabeza con diecisiete segundos de ventaja sobre Bardolet, veinticinco sobre Zanini y veintiséis sobre «Patxi», mientras que en el primer tramo había abandonado Capdevila, primero con el cable del acelerador roto y definitivamente con problemas de temperatura. Zanini aprovechaba el reagrupamiento entre los dos bucles para poner en orden su motor que al fin pudo soplar a 1,4 bares. Pero en la reparación tarda algo más de la cuenta y el tráfico de la zona le hace llegar dos minutos tarde al siguiente control. Penaliza veinte segundos pero inicia entonces un ataque sistemático, comprobando que en los tramos en que la potencia no es sustancial, los tiempos respecto al Lancia son favorables y está claramente delante de Bardolet. El piloto de Ford, defendiéndose de los ataques de Zanini, golpea contra una piedra y dobla el puente trasero, perdiendo en la última cronometrada cuarenta y cuatro segundos y una segunda plaza que había mantenido durante todo el rallye. A dos tramos del final abandonó también «Patxi», con la transmisión rota cuando podía perfectamente haber sido segundo. Los abandonos beneficiaban a Enrique Burrull, quien hizo un excelente rallye sin el más mínimo problema mecánico. Tras él, Rius colocaba el VW Golf del equipo oficial, el primero de los dos ruedas motrices.

La segunda aparición del Opel oficial puede calificarse de, al menos, esperanzadora. El mayor inconveniente surgido en Lugo, la estanquidad, ha quedado definitivamente resuelto. Ahora tienen que concentrarse en poner a punto el motor y las transmisiones. En una primera etapa se trabajará sobre el motor turbo, que en Vigo ha dado problemas. La parte electrónica de la inyección no parece la más adecuada y el motor del Vectra presentaba unos regímenes de utilización caprichosos, pero cuando la cosa marchaba, dejaba ver con optimismo las posibilidades del conjunto. En el último tramo, en la salida, se paró, teniendo que ser empujado y perdiendo por tanto mucho tiempo.

Mencionamos antes que en dos ruedas venció Rius. Lo cierto es que desde la primera cronometrada su mayor enemigo, José Mora, tuvo toda suerte de problemas, perdiéndose y saliéndose contra un árbol, lo que dañó la dirección del potente Re-

nault 5 turbo. El gallego prefirió asegurar la segunda plaza y dejar de luchar por una victoria que se le había puesto poco menos que imposible. En tercera posición, Pedro Diego condujo con mucho acierto su veterano Peugeot 205 GTi 1.600, un coche que había utilizado Moratal como muleto cuando era piloto de Peugeot hace ya unas cuantas temporadas.

Muchos inscritos en la Copa Marbella que contaba también para el Campeonato Gallego. Desde el primer momento Magriña se impuso a sus rivales, entre los que cuajaron una buena actuación Solans y Calleja, éste retradado al inicio por una ligera salida de carretera.

CLASIFICACIONES

1º Trelles-F. Puente (Lancia Delta S 4), en 48 min. 06 seg. 2º Zanini-Autet (Citroën AX 4x4), a 1'05". 3º Bardolet-Ferrer (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1'12". 4º Burrull-Rives (Citroën AX 4x4), a 2'00". 5º y 1º dos ruedas Rius-Casanova (VW Golf GTi 16v), a 3'15". 6º y 2º dos ruedas Mora-Marcos (Renault 5 GT turbo), a 4'13". 7º «Chema»-Molinera (Citroën Visa 1.00 pistas), a 4'52". 8º Moratal-Rodríguez (Opel Vectra 4x4), a 5'14". 9º y 3º dos ruedas Diego-Muñoz (Peugeot 205 GTi), a 5'29". 10º Luzuriaga-Bastida (Lancia Integrale), a 6'01". 22º y 1º Copa Marbella, Magriña-Galindo, a 10'04".

PRINCIPALES ABANDONOS

Barreras (Citroën AX 4x4), por rotura de caja de cambios. Capdevila (Metro 6R4), por problemas de temperatura. «Patxi» (Metro 8R4), por rotura de la transmisión.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
TRELLES	8	7	0	0	1	0	0
ZANINI	8	0	5	1	1	1	0
BARDOLET	8	0	2	5	0	0	0
BURRULL	8	0	0	0	1	1	5
RIUS	8	0	0	1	0	0	2
MORA	8	0	0	0	1	0	0
ALBINANA	8	0	0	0	0	0	0
BARRERAS	7	1	1	0	1	3	0
«PATXI»	6	0	0	1	3	2	0
ALDECOA	4	0	0	0	0	1	0

CAMPEONATO DE ESPAÑA:

1º Gustavo Trelles, (128 puntos). 2º Fernando Capdevila, (84). 3º José María Bardolet, (78). 4º Antonio Zanini, (62). 5º «Patxi» Arbelaiz, (61). 6º Jordi Puigdellivol, (58). 7º José Mora, (56). 8º José Francisco Labaka, (39). 9º Antonio Rius, (38). 10º Claudio Aldecoa, (35).

DOS RUEDAS

1º Jordi Puigdellivol, (46 puntos). 2º José Mora, (34). 3º Pedro J. Diego y Antonio Rius, (24). 5º Julian Vera, (20).

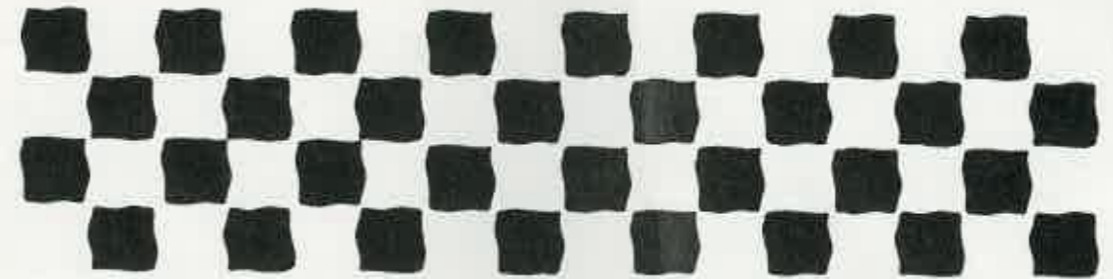
COPA MARBELLA

1º Pere Solans, (57 puntos). 2º Luis Miguel Sierra, (31). 3º Javier Velasco, (30).

C TROFEO INAUGURACION T
IRCUITO DE ALBACETE

LA TORRECICA

CASTILLA - LA MANCHA



CIRCUITO PERMANENTE DE VELOCIDAD
ALBACETE

13, 14 Y 15 DE JULIO DE 1990
AUTOMOVILISMO

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE VELOCIDAD EN CIRCUITO

VIERNES DIA 13, 13,00 horas
Reconocimiento Circuito, (entrada gratuita)

SABADO DIA 14, 9,00 horas
Entrenamientos Oficiales. A las 12,45 h. acto de inauguración

DOMINGO DIA 15, 9,00 horas
Campeonato de España de Automovilismo

ORDEN DE CARRERAS
Campeonato de España - Clásicos - Citroën AX - Renault 5 Iniciación
Fórmula Fiat - Citroën AX - Fórmula Ford Renault 5 T.
Campeonato de España de Velocidad



NO PUDO SER.

Mansell intentó aprovechar la «pole-position» para emprender una huida, que no fue posible. El acoso de los McLaren le privó de ser líder en las primeras vueltas de la carrera.



IVAN EL TERRIBLE.

Poca faltó para que Ivan Capelli se subiera al podio. Además de la acertada estrategia de no cambiar neumáticos, fue su valía lo que le llevó a rivalizar con Alain Prost.



EL DILEMA.

Para Ayrton Senna este Gran Premio fue un calvario. Una errónea puesta a punto de su monoplace así como una elección poco acertada de los neumáticos condicionaron sus posibilidades.



SENDEROS DE GLORIA.

Por quinta vez Alain Prost se ha proclamado ganador en el Paul Ricard. El pragmatismo y un desarrollo minucioso de la carrera le permitieron prevalecer sobre Capelli.

GRAN PREMIO DE FRANCIA DE FORMULA 1

EL PROFESOR A CIEN



Este fue el último Gran Premio que se ha disputado en el circuito del Paul Ricard, y se le recordará como el de las sorpresas y de la guerra psicológica, además de ver a Alain Prost en el podio por quinta vez.

Gigi Corbetta
Enviado especial

LA victoria de Ferrari en México no fue totalmente convincente desde el momento en el que no hubo un claro enfrentamiento entre Prost y Ayrton Senna. Por lo tanto, ésta era la ocasión para medir realmente el nivel de competitividad alcanzado por Ferrari frente a la hegemonía de McLaren. Por otra parte, los hombres del Cavallino esperaban también que Williams se convirtiera definitivamente en un serio contrincante para el título, y así hacer también

frente a McLaren para arrebatarse algunas victorias que en cierto modo podrían ayudar a Ferrari.

La guerra fría o la lucha despiadada, se entabló entre Ferrari y McLaren desde el primer momento. En el seno de la escudería inglesa se respiraba un cierto aire de inseguridad, resultado del error cometido en México, y también a Senna se le veía especialmente nervioso y propenso a hacer grandes cambios en los reglajes de su coche. Para no ser menos, en los boxes de

MUCHO RUIDO Y ...
Gerhard Berger salió a la pista dispuesto a darlo todo, incluso intentó ensombrecer a su compañero Ayrton Senna. La falta de estabilidad del McLaren le arrebató cualquier intento de optar a la victoria.



ESTA VEZ NO PUDO SER.
Los Williams no se adaptaron a las características del Paul Ricard. Ambos pilotos tuvieron problemas de estabilidad, y una avería sin detectar en el motor puso fin a la actuación de Thierry Boutsen. Sin embargo Patrese logró finalizar la carrera.



LA MIRADA FIJA.
A pesar del mal resultado de los neumáticos Pirelli, Jean Alesi resultó ser el mejor de los pilotos que los utilizaban.

Ferrari se veían alineados cuatro monoplazas, y el despliegue de medios era inverosímil. Incluso estaba presente Piero Fusaro -presidente de Ferrari- que no paraba de actuar democráticamente repartiendo a discreción abrazos, elogios y apretones de manos a todo los miembros del equipo.

Desde los primeros compases de los entrenamientos, se vio claramente que los neumáticos Pirelli no eran competitivos. Los CD88 eran demasiado blandos y se degradaban rápidamente; por el contrario, los CD93 resultaban excesivamente duros y no transmitían la potencia al suelo. Este inconveniente limitó la lucha a los equipos que utilizaban cubiertas Good Year.

Al contrario de lo que ocurre normalmente, Senna no se adjudicó la «pole position», que en esta ocasión la ocupó Nigel Mansell después de arrebatársela a Gerhard Berger por una centésima de segundo. De algún modo, ésa fue la primera inyección de moral que recibió el equipo



HUESPED DE HONOR.
El ex-piloto René Arnoux presenció los entrenamientos con su hija Jeanine en brazos. Parecía más interesado en su faceta de padre que en mirar los coches que antes conducía.

Ferrari, ya que desde el Gran Premio de Inglaterra de 1988 ningún monoplaza del Cavallino había tomado la salida en primera posición.

Sin embargo, hay que tener en cuenta que Senna no luchó para la «pole position»; su obsesión para ganar la carrera era tan grande que dedicó las dos sesiones de clasificación a buscar el punto óptimo de puesta a punto de su coche, y así dis-

AL ROJO VIVO.
Nelson Piquet no se conformó con un papel de segundón. En la carrera intentó sacar el máximo partido a su Benetton que no le ofreció ni motricidad ni la estabilidad necesaria para hacer un papel digno.

tanciarse del acoso ferrarista que se consolidaba por momentos. Tampoco las ventajas teóricas del motor Honda, que para esta carrera se le habían aligerado las partes móviles y el coeficiente de rozamiento de muchos componentes, demostraba ser superior al Ferrari y al Renault. Sin embargo, Mansell había logrado la «pole position» con el nuevo propulsor 037, que posteriormente no se utilizó en la carrera.

Como era de suponer, los pilotos de McLaren tomaron la salida dispuestos a todo. Buena prueba de ello fue la agresividad con que Berger y Senna tomaron las dos primeras posiciones desde la salida hasta la vuelta veintinueve, momento en que Senna aprovechó el mal estado de los neumáticos de Berger para adelantarlo. Pero el esfuerzo le valió estar en la primera posición por sólo dos vueltas, y coincidió con el principio de la derrota de los McLaren. Cuando Berger regresó a la pista, descubrió que la primera velocidad del cambio no engranaba, y por si eso fuera poco, el coche empezó a carecer de estabilidad. Por otra parte, Senna admitió haber cometido el error de parar a cambiar los neumáticos, operación en la cual sus mecánicos tardaron dieciocho segundos y además su monoplaza no mejoró el comportamiento a pesar de tener los neumáticos nuevos. Por segunda vez en la

carrera, su director técnico se había equivocado.

Como de costumbre, Prost adoptó la postura de observador durante la primera mitad de la carrera e incluso después de cambiar los neumáticos. A su regreso a la pista se encontró al frente de un grupo formado por Alessandro Nannini, Mansell, Senna, Piquet, y a mucha distancia Riccardo Patrese que se mantenía en carrera después de una larga parada en los boxes y con problemas de rendimiento de su motor.

Sin embargo, la sorpresa consistía en Ivan Capelli y su compañero Mauricio Gugelmin que inexplicablemente ocupaban la primera y la segunda posición. No suele ocurrir que dos coches incapaces de permitir a sus pilotos poder pasar las clasificaciones en el Gran Premio de México, sean capaces de aguantar el acoso de Prost con todo el potencial de su Ferrari. En Leyton House se había decidido no parar a cambiar los neumáticos, aunque ambos coches rodaban con el tipo C como los Ferrari, mientras que los McLaren utilizaron los B.

Nadie podía dar crédito a lo que se estaba presenciando en el Paul Ricard, pero la realidad era que Capelli rodaba en primera posición con nueve segundos de ventaja sobre Prost, y este último luchaba

POR FIN SE PUDO.

Los dos Lotus terminaron la carrera. Derek Warwick tuvo la mejor parte y sacó el máximo partido, aunque no pudo cruzar la meta en mejor posición que en décimoprimer puesto.

PAUL RICARD EN BREVE

Hace poco más de una semana, el presidente de la Fuji Heavy Industries LTD. decidió abandonar su participación en la F-1, que se realizaba en colaboración con la escudería Coloni y Subaru. Al margen de esta decisión, Coloni tomará parte en el Gran Premio de Inglaterra con el mismo coche equipado con el motor Subaru-Motori Moderni.

El ingeniero Adrian Newey ha decidido abandonar la escudería Leyton House, en la que ejercía como di-

también que el monoplace en el que se ensamblará el propulsor Honda V12 en 1991, será denominado MP4/6.

Durante los entrenamientos libres del viernes, Gerhard Berger accionó equivocadamente el extintor, que a su vez convirtió el habitáculo en un baño de espuma. Con ésta, es la quinta vez en la carrera de Berger que ocurre ese problema. Todo hace suponer que su adversión al fuego es exagerada.

Después de que Enrique Scabarbroni y Henry Duran se hayan marchado de Ferrari, Steve Nichols ha pasado a desempeñar la labor de responsable técnico de proyectos y evolución de los monoplaces de F1. Por el momento no está previsto ocupar el puesto de Duran, que ha sido contratado por McLaren.

Para 1991 habrá un nuevo equipo de Fórmula 1. Se trata del Jordan Grand Prix F1 Team, propiedad de Phillip Jordan. Por el momento se sabe que el monoplace será diseñado por el técnico británico Gary Anderson. Se ha confirmado también que el coche será equipado con el motor Ford de ocho cilindros recientemente estudiado y construido por la Cosworth.

Por primera vez en la F-1 se ha llevado a cabo el control anti-doping. Después de la carrera, a Prost y Capelli se les tomó una prueba de orina que posteriormente será analizada en París. Los otros dos pilotos elegidos fueron Mansell y Martini.

rector técnico, para entrar a formar parte de Williams. Su lugar ha sido ocupado por Chris Murphy, que a su vez ha abandonado el equipo Lola-Larrousse.

Ron Dennis, director deportivo de McLaren, ha manifestado que a lo largo de la presente temporada no se utilizará el nuevo motor Honda de doce cilindros, probado la pasada semana en Silverstone. Se ha sabido

como un desesperado para poder adelantar a Gugelmin, que a su vez rodaba con la carrocería trasera abierta a raíz de un ligero choque con Capelli en la salida.

El profesor tardó veinte vueltas hasta adelantar a Gugelmin, que poco después se retiró por avería del motor. La caza que Prost emprendió para alcanzar a Capelli dio comienzo a treinta vueltas del final, con el inconveniente de que notaba una extraña vibración que provenía de la rueda trasera derecha. En realidad se trataba de un pedazo de neumático que se había desprendido, y que podía causar un reventón en cualquier momento. Siempre fiel a su estilo, el profesor arriesgó lo mínimo, hasta tal extremo que parecía no poder

adelantar a Capelli que estaba desarrollando una carrera ejemplar. En las zonas viradas trasera del circuito, lograba distanciarse ligeramente de Prost; sin embargo, en la recta de tribunas y en la Mistral, el Ferrari recuperaba lo perdido. A dos vueltas del final, se planteó el dilema a la vez que Prost lograba adelantar al tenaz Capelli.

«De pronto sentí que el rendimiento del motor bajaba -dijo Capelli al terminar, y añadió- me asusté al ver encenderse el piloto naranja que indicaba falta de presión de aceite en el motor. Por un instante levanté el pie del acelerador y vi como Prost me adelantaba. De no haber cometido ese error, o haber tenido ese problema, el profesor no me hubiese adelantado.»

Estas declaraciones contrastan con las

TOQUE FOLKLORICO.

La presencia femenina amenizó con belleza y colorido los boxes del Paul Ricard. El próximo año todo esto ocurrirá en el circuito de Magni Course.



HASTA EL FINAL. Los cuatro coches equipados con motor Lamborghini terminaron la carrera. Los Larrousse tuvieron la mejor parte.

«FUMATA» BLANCA. Los deseos de Nigel Mansell se desvanecieron cuando una columna de humo blanco salió de la parte posterior de su coche. El motor le había traicionado.



de Prost, que comentó así lo sucedido: «Al notar las vibraciones no quise forzar, sabía que a pocas vueltas del final Capelli cedería a mi acoso.»

En cualquier caso, Capelli fue el ganador moral y el gran protagonista de esta carrera, un mínimo más de fiabilidad mecánica de su motor, y el puesto más alto en el podio hubiese sido suyo.

Esta es la segunda victoria consecutiva de Prost; sin embargo, tiene un significado especial para Ferrari al ser la victoria número cien de su historia, que por poco podía haberse esfumado al no poder rivalizar con un Leyton House conducido por Capelli, que en el Gran Premio de México no logró pasar las clasificaciones.

Además de McLaren, los grandes derrotados han sido los Williams-Renault. En un primer tiempo ensayaron una nueva suspensión delantera dotada de un solo amortiguador, y los resultados fueron tan poco satisfactorios que para la carrera decidieron utilizar el viejo sistema. Sin embargo, el problema principal fue causado por los motores. Thierry Boutsen abandonó en la octava vuelta por avería del propulsor, y Patrese que logró terminar en sexto lugar, tuvo también problemas de rendimiento con el motor. Al respecto, Bernard Dudot -director técnico de Renault Sport- se ha limitado a decir que lo ocurrido es inexplicable, y sólo cuando se desmonten los motores en Viry Chatillon se verá la causa del problema.

La actuación de Nannini merece más que un elogio. Después de haber hecho una salida magnífica y haberse situado en el cuarto lugar durante casi media carrera, entró en boxes a cambiar los neumáticos que le causaban un cierto subviraje. A su regreso a la pista el Benetton era perfecto y le permitió alcanzar la tercera posición por delante de Senna y Piquet. A cinco vueltas del final, una avería eléctrica paró el motor de su Benetton B190, obligándolo al abandono. Por otra parte, su compañero Piquet se situó en cuarto lugar a cuarenta y un segundos de Prost.

Por primera vez en lo que va de temporada, los cuatro coches equipados con motores Lamborghini han terminado la carrera. Los Larrousse de Suzuki y Bernard desarrollaron una carrera inesperada, aunque modesta al terminar a una vuelta del primero y en el séptimo y octavo puesto respectivamente. Algo parecido ocurrió con los Lotus que Derek Warwick y Martin llevaron al décimo primero y décimo segundo puesto en la clasificación.

Poco alentador fue lo ocurrido a Mansell, que después de haber registrado la vuelta rápida en el tiempo de 1.08.012 a menos de veinte vueltas del final, vio con sorpresa que en los retrovisores aparecía una columna de humo azul, síntoma de la destrucción de su motor.

Tampoco faltó la nota astuta en este Gran Premio. El protagonista fue Andrea de Cesaris, que fue descalificado por tomar la salida con el coche más ligero de lo que el reglamento exige. Nunca cambiará.

PARRILLA DE SALIDA

28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 04 512	2. N. Mansell (Ferrari) 1 04 402
1. A. Prost (Ferrari) 1 04 181	27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 04 549
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 05 059	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 05 009
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 05 446	16. I. Capelli (Leyton House-Judd) 1 05 369
15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 05 818	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 05 640
26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 05 986	29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 05 852
30. A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) 1 06 100	4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 06 084
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 06 624	3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 06 563
9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 06 847	12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 06 647
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 06 937	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 06 856
10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 07 207	22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 07 137
21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 07 687	23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 07 315
18. Y. Dalmas (AGS-Ford) 1 07 926	7. D. Brabham (Brabham-Judd) 1 07 733

NO PRECLASIFICADOS
O. Grouillard (Osella-Ford) 1 08 219 R. Moreno (Eurobrun-Judd) 1 09 885 C. Langes (Eurobrun-Judd) 1 10 368 B. Gachot (Coloni-Subaru) 14 02 465

NO CLASIFICADOS
P. Barilla (Minardi-Ford) 1 08 008 G. Tarquini (AGS-Ford) 1 08 147 G. Foitek (Onyx-Ford) 1 08 232 J. Lehto (Onyx-Ford) 1 08 487

CLASIFICACION FINAL

1º A. Prost (Ferrari) 1 33 29 606 2º I. Capelli (Leyton House-Judd) a 8 626 3º A. Senna (McLaren-Honda) a 11 606 4º N. Piquet (Benetton-Ford) a 41 207 5º G. Berger (McLaren-Honda) a 42 219 6º R. Patrese (Williams-Renault) a 1 09 351 7º A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) a 1 vuelta 8º E. Bernard (Larrousse-Lamborghini) a 1 v 9º P. Alliot (Ligier-Ford) a 1 v 10º M. Alboreto (Arrows-Ford) a 1 v 11º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 1 v 12º M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) a 1 v 13º S. Modena (Brabham-Judd) a 2 v 14º N. Larini (Ligier-Ford) a 2 v 15. D. Brabham (Brabham-Judd) a 3 v

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna 53 puntos. 2º A. Prost 32. 3º G. Berger 25. 4º N. Piquet 16. 5º J. Alesi y N. Mansell 13 7º T. Boutsen 11 8º R. Patrese 10 12º A. Nannini 7 13º I. Capelli 6 14º A. Caffi y S. Modena 2 16º E. Bernard, D. Warwick, y S. Nakajima 1

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 60 puntos. 2º Ferrari 45 3º Benetton-Ford 23 4º Williams-Renault 21 5º Tyrrell-Ford 14 6º Leyton House-Judd 6 7º Arrows-Ford y Brabham-Judd 2 9º Larrousse-Lamborghini y Lotus-Lamborghini 1

elf



el aceite nacido de la competición.

G.P. DE BELGICA DE MOTOCICLISMO

CARDUS NADA Y GUARDA LA ROPA

Bajo una insistente lluvia, típica del paraje ardenés en el que está ubicado el circuito de Spa, la única satisfacción importante para la afición española la dio Carlos Cardús. Apartado de la trayectoria por Reggiani en el primer giro cuando era cuarto, fue a parar a la décima posición, y desde ese puesto efectuó una gran remontada que le llevó al tercer lugar del podio. Miralles obtuvo también una clasificación honorable al ser quinto en el octavo de litro, pero sin embargo la gran decepción vino de «Aspar» que este año nos tiene acostumbrados tanto a lo mejor como a lo peor. En esta ocasión tocó la de arena y se fue al suelo, en la primera vuelta, cuando era cuarto.



José Luis Aznar
Enviado especial



GANADOR Y TERCERO. Kocinski (abajo) volvió a ser el mejor. Cardús acabó tercero.

LA jornada comenzó con la carrera de 250 y en ella el piloto local Didier de Radigues parecía dispuesto a todo aunque con mejor suerte que el pasado año, ya que si en aquella ocasión había conseguido la «pole», motivó una salida en falso y en la segunda no duró tan siquiera un giro. Esta vez se había conformado con el segundo tiempo tras Kocinski y precedía a Cornu y Cardús. Al ponerse verde el semáforo salió disparado encabezando el pelotón con Cadalora y Zeelenberg a sus talones. En ese primer giro Cardús se retrasaba a la décima posición lo que en un principio lo desmoralizó bastante. En cabeza Cadalora dio cuenta de De Radigues al tiempo que Kocinski iba remontando y con ellos estaba un sorprendente Reggiani. Al cuarto giro Kocinski ya tomó el control de las operaciones y a su estela se colocó el belga aunque en esa misma vuelta Criviillé, que era séptimo y se peleaba con Lavado, se fue por los suelos: «Era una curva contraperaltada y al frenar se me fue de delante», explicó el piloto español que para esta carrera montaba delante los frenos de 500. Tres vueltas más tarde caía Zeelenberg y a la siguiente Cadalora ha-

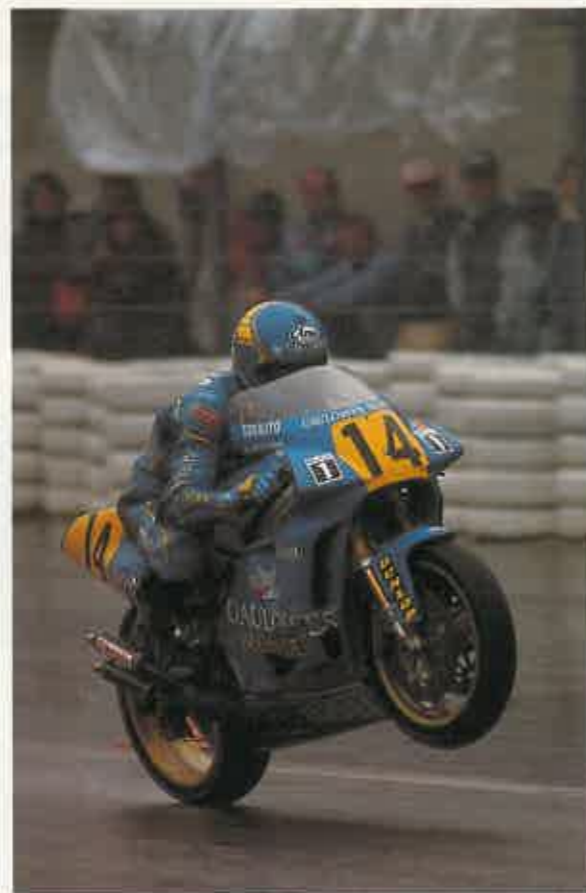
cía lo propio. El americano iba destacándose con cierta tranquilidad mientras que el belga tenía detrás a Lavado. Era evidente que en mojado las Aprilia suplían sus diferencias técnicas con las motos japonesas. Casi de un modo imperceptible el que iba cogiendo confianza era Cardús, que se sentía cada vez mejor y entre las caídas y los pilotos que iba adelantando se encontró tras el venezolano a seis vueltas del final. Este no podría con nuestro hombre, que con arrojo, pero con serenidad y templanza, reducía distancias a ojos vista y a dos vueltas del final se ganaba su plaza en el podio: «Estoy contento, porque he ido remontando pero tenía que hacerlo con mucho cuidado porque con la pista mojada se corren muchos más riesgos». Sin embargo, Kocinski con su victoria ha demostrado mucho más que ser un simple candidato al título, por ello para Cardús este objetivo sólo podrá cumplirse si el americano comete un error.

El que pasó mucho más desapercibido, pero fue autor de una gran carrera fue Alberto Puig que con la pierna herida y desentrenado llegó séptimo tras haber sido decimosexto en el primer giro: «Estoy muy contento, porque cada vez las cosas me van mejor» declaraba satisfecho.

Cuando los pilotos del octavo de litro salían, la pista seguía empapada. Ello no



debía hacer feliz a «Aspar» que en los entrenamientos había metido un segundo a Spaan y eso girando relativamente poco. Se había trabajado mucho en JJ-Cobas, y el mismo Antonio Cobas declaraba a esta revista tras las pruebas que «si la moto había ido mal en Assen era porque se probaron soluciones distintas que no dieron el resultado apetecido, pero es necesario investigar y cuando las carreras son tan seguidas no se pueden programar sesiones privadas y al tener que hacerlo en los entrenamientos oficiales a veces suceden cosas como las de Holanda», añadía. Aquí todo se presentaba mejor y además tenían en exclusiva un neumático trasero más ancho, que aunque parezca un contrasentido, se derivaba de uno delantero de una moto del cuarto de litro. Con el agua, todo se iba al garete y el de Alcira, cuarto al pasar la chicane de subida, se fue al suelo al acelerar: «Esta temporada se me está acumulando la mala suerte, cuando no es la moto, soy yo quien falla. Espero que esto termine algún día», decía desmoralizado. Mientras en cabeza se planteaba un duelo a dos. Primer líder era Capirossi acosado por Spaan. El holandés lo pasó en el segundo giro y en el siguiente el italiano volvía a dirigir las operaciones. Le duró cuatro vueltas hasta que de nuevo Spaan hizo valer su veteranía y su experiencia en agua aunque el jovencísimo italiano no se daba por vencido. Volvía a ponerse primero en la última vuelta que fue decisiva, porque el Director de carrera enseñó la bandera a cuadros un giro antes de lo que correspondía y los pilotos no sabían si debían correr o ya todo había terminado, pero por si acaso corrían. En esas Capirossi volvió a coger la cabeza de carrera, pero en la última frenada entró más abierto de la cuenta. Era darle demasiadas facilidades a Spaan que así ganaba su segundo Gran Premio del



año. Tercero era Casanova, cuarto Prein y cuando Romboni iba a ser quinto caía en el último giro y era esquivado milagrosamente por Miralles que conseguía su mejor clasificación del año tras hacer una grandísima carrera en mojado, algo que su moral y la del equipo necesitaban. La decepción venía de parte de Herreros que abandonaba «con la visera empañada» y

Hernández y Mariano se caían, y Sánchez era decimoctavo.

Cuando los de 500 tomaron la salida la lluvia redobló en intensidad. Rainey arrancó a la perfección y tras él se situó su compañero de escudería Lawson, mientras que Schwantz, cuarto tras Sarron, comenzaba a retrasarse. En agua su Suzuki era ingobernable ya que la poten-



SPA DESDE EL BOX

El Gran Premio se disputó en sábado para evitar la coincidencia el domingo con la final del Mundial de fútbol. Según algunas fuentes, la organización del Gran Premio, Ecclestone, olvidó retrasar un día los seguros con lo que los entrenamientos libres del jueves que pasaron al miércoles debieron suspenderse al quedar fuera de la póliza. Según la organización la razón era que el asegurador de los años anteriores había denunciado la no legalidad de la nueva póliza suscrita por un montante total de dos mil millones de pesetas con la compañía Lloyd's Underwriters por lo que a toda prisa se tuvo que suscribir otra con una aseguradora belga.

Entre los pilotos de élite existe una corriente de opinión según la cual Spa es muy peligroso y es muy posible que manifiesten en bloque su negativa a volver a este bellissimo marco de las Ardenas.

El público mengua año tras año. La primera razón aducida es el precio de la entradas obligado por Ecclestone, 4.500 pesetas la general, cuando la visibilidad no es de las mejores.

Para evitar las habituales broncas nocturnas entre «motards» borrachos, la noche anterior al Gran Premio, se prohibió la venta de bebidas alcohólicas en la zona aledaña al circuito, se restringió el horario de los

«pubs» y la zona fue tomada por la Policía. Las fuerzas de seguridad belgas, a instancia del Ministro del Interior, que el año pasado asistió horrorizado a los disturbios y a la carrera, estuvieron en Assen una semana antes para ver como tratan en Holanda a los gamberros e imitar sus métodos.

«Aspar» sigue «enamorando» a los italianos. En Spa recibió la oferta para ser primer piloto de Aprilia el año próximo, mientras que el equipo Pileri como ya hiciera el pasado año le ofrece la posibilidad, ¿real?, de una Honda oficial.

La tan denostada política de Michelin con los neumáticos en la categoría de qui-

nientos podría variar. Las tres fábricas implicadas, Honda, Yamaha y Suzuki, van a hacer una petición para que todos sus pilotos oficiales estén calzados en igualdad de condiciones.

Pier Francesco Chili sufrió una aparatosa caída en los entrenamientos y se fracturó el antebrazo izquierdo. Llevado en helicóptero a un hospital de Lieja, los médicos quisieron operarle y cortar parte de los huesos que estaban montados entre sí. A ello se negó el Dr. Costa que lo acompañaba y Chili fue trasladado de nuevo a la Clínica Móvil. Allí entre cuatro médicos, tirando dos por cada lado, el citado Doctor volvió a colocar los huesos en su sitio.

CLASIFICACIONES

125cc

1º H. Spaan (Honda) a 39"11.610; 2º L. Capirossi (Honda) a 0"175; 3º B. Casanova (Honda) a 38"767; 4º S. Prein (Honda) a 46"352; 5º J. Miralles (JJ-Cobas) a 95"656;

250cc

1º J. Kocinski (Yamaha) a 42"52"467; 2º D. de Radigues (Aprilia) a 5"10"3º C. Cardus (Honda) a 5"556; 4º C. Lavado (Aprilia) a 57"876 5º J. Cornu (Honda) a 71"182. 7º A. Puig (Yamaha) a 80"692.

500cc

1º W. Rainey (Yamaha) a 50.29"205; 2º J. P. Ruggia (Yamaha) a 4".555. 3º E. Lawson (Yamaha) a 16"047; 4º C. Sarron (Yamaha) a 1.05"258 5º A. Barros (Cagiva) a 1.09"060; 9º J. Garriga (Yamaha) a 1"24"073.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º S. Prein, 103 puntos; 2º Loris Capirossi, 100. 3º H. Spaan, 74. 4º Aspar, 71. 5º D. Raudies, 71; 11º M. Hernández, 35; 15º J. Miralles, 27. 26º H. Torronte-gui, 8.

250cc

1º J. Kocinski, 149 puntos; 2º C. Cardus 122; 3º L. Cadalora, 93; 4º W. Zeelenberg, 93; 5º H. Bradl, 75. 16º A. Crivillé, 14; 18º A. Puig. 15. 26º «Aspar», 8.

500cc

1º W. Rainey, 168 puntos; 2º K. Schwantz, 133; 3º M. Doohan, 96; 4º J. P. Ruggia 76; 5º N. Mackenzie, 75 6º J. Garriga, 64. 10º Sito Pons. 52.

SEGUNDOS DE LUJO.

Ruggia (arriba a la izquierda) realizó la carrera de su vida: fue segundo en una remontada excelente. Por su parte Capirossi (dorsal 59) terminó segundo por culpa de un error.

RAINEY SUMA Y SIGUE.

Rainey volvió a ganar y consolida su primera posición en el Campeonato.

MIRALLES EN LA LINEA.

Miralles demostró con su quinta plaza que sobre agua es un consumado especialista.

cia entraba tan súbita que se pasaban, él y McKenzie todo el tiempo controlando los derrapajes. Se esperaba el milagro de Mamola que ya fue tercero hace dos años en esta misma pista y en idénticas condiciones. El californiano lo intentó, pero su sueño y el de Cagiva sólo duraron media carrera. Entonces era tercero y acosaba a Lawson, pero para éste la pesadilla no sería roja sino azul: la Yamaha de Ruggia. Este había salido en medio del pelotón y, «casi sin darme cuenta fui adelantando rivales». Sobre pasado Lawson, iba reduciendo distancias con el líder al que le amargó las últimas vueltas aunque éste aseguró tener controlada la carrera, y aprovechó para expresar su crítica contra el peligroso circuito. Si tercero era Lawson, cuarto terminaba Sarron, mientras que Barros con su quinta plaza compensaba la decepción de Cagiva. Le seguían Doohan, Schwantz, Haslam y Garriga, que acusó las dificultades de las condiciones en que se disputó la carrera, pero, pese a quedar por delante de Gardner, su prestación queda puesta en entredicho por la carrera de Ruggia, que corría en sus mismas condiciones. ○

CARLOS SAINZ, EL OTRO SITO PONS



M. CASANOVAS

ELOGIAR a Carlos Sainz ya está pasado de moda. Su condición de Campeón está fuera de duda y se ha ganado el reconocimiento mundial. No sólo es el líder de Toyota sino que ha barrido a los Lancia. Es capaz de debutar en el difícil Safari y acabar entre la élite y de correr en la lejana Nueva Zelanda y volver con el triunfo.

Para ser un número uno, no basta con tener las «mejores manitas» ni entrenar más que nadie. Hay que ser inteligente, frío y calculador. El cerebro de Carlos Sainz está muy bien amueblado. Controla los nervios, sabe sacar el máximo partido de sí mismo cuando quiere y **da siempre la imagen de que controla la situación**. Ni se desmoralizó cuando la victoria le parecía vedada, ni se le han subido los humos a la cabeza desde que es líder del campeonato.

Carlos Sainz es el otro Sito Pons apropiándonos por una vez de la frase que hiciera famosa la ONCE. Es como su doble sobre cuatro ruedas. Tiene las mismas virtudes que el motociclista y estamos convencidos de que llegará como mínimo igual de lejos en cuanto a palmarés. Lleva muchos años en la competición y **tiene la madurez que otorga la experiencia**.

Hasta en el sponsor se parecen. A uno le paga Campsa y al otro Repsol. Los dos tienen contentos a sus patrocinadores, no en vano, tienen buena imagen y mejor prensa. Sainz ha conseguido que le sigan una decena de enviados especiales como su sombra cuando antes apenas se hablaba del Mundial de Rallyes. Sus éxitos internacionales se convierten en anuncios de prensa y las cadenas de radio informan hora a hora de sus andanzas.

Hay más paralelismos entre los dos mejores pilotos de coches y motos. **Sus relaciones con la Casa Real son cordiales y fluidas**. El Rey ha jugado a squash en casa del padre de Carlos Sainz y en su condición de gran aficionado al mundo del motor sigue muy de cerca sus carreras y las de Sito.

La prensa ha aireado la fotografía del Príncipe Felipe felicitando en Nueva Zelanda a Sainz y Moya. Fue una foto impactante. Recuerden que Sito Pons a los dos días de proclamarse campeón del mundo acudió al Palacio de Miravent para regalar al Rey una motocicleta Honda. Eso significa que cuidan la imagen y las relaciones públicas como nadie, conscientes de que forma parte de profesión.

Un último punto en común. Ambos son callados e introvertidos, les gusta más escuchar que hablar. No pierden su fuerza por la boca ni provocan escándalos innecesarios. Van a lo suyo y ambos han conseguido que dos marcas de la importancia de Toyota y Honda, estén a su entera disposición. Les miran como campeones que son y les tratan con el respeto que merecen sus éxitos.

No sabemos si se mira en su espejo, pero no nos negarán que **Carlos Sainz se parece en todo lo bueno de Sito Pons**.



CAMBIOS.
A partir de la temporada próxima los Sport Prototipos experimentarán notables cambios

SPORT PROTOTIPOS CAMBIO DE REGLAMENTACION

EL Campeonato del Mundo de Sport Prototipos va a experimentar en el 91 un drástico cambio de reglamentación que no estaba previsto en un principio. Cuando se pensaba que el 91 iba a ser un año de transición de cara al 92, esto no va a ser así. Por un lado en los motores turbo, que estaba previsto gravarlos con una brida, ya no la van a incorporar, pero su peso aumenta en 100 kilogramos, quedándose el peso final en 1.000 kilos. Además el primero de los coches equipados con este tipo de motores, independientemente del tiempo que consiga en entrenamientos ocupará el puesto once en la parrilla de salida. Además se crea un campeonato de constructores, en el que tienen cabida tan sólo cuatro marcas europeas en un principio y los equipos japoneses: Mercedes, Jaguar, Peugeot y Porsche, aunque esta última que no tiene coches oficiales tendría que participar con unos de los equipos que participan con estos coches de forma oficial, también entra-

ría en este campeonato si finalmente se deciden Alfa Romeo. En cualquiera de los casos las marcas que participen de forma oficial sólo lo podrán hacer con dos coches, salvo en las de 24 horas que lo podrán hacer con más coches y siempre puntuará el mejor coche clasificado. El resto de los equipos como es el caso de Spice, Kremer, Joest, Brun, etc. puntuarían para un campeonato de equipos de mucha menos categoría y muy devaluado. Con esto la FISA va a conseguir un gran malestar entre estos equipos y es posible que alguno de ellos deje el certamen. El campeonato va a constar de diez pruebas, cinco en Europa y otras cinco fuera. De estas carreras 2 tendrán una duración de dos horas y se disputarán en circuitos urbanos, habrá una de 24 horas, que presumiblemente será Le Mans y el resto tendrán una duración de cuatro horas. Los coches con motores atmosféricos de 3,5 litros tendrán un peso de 800 kilos y un consumo de combustible ilimitado.

II RAID DE MIJAS TODO A PUNTO

SE ha presentado recientemente el II Raid de Mijas, última prueba puntuable para la Copa de España de Raids que se disputará durante los días 21, 22 y 23 de septiembre de este año.

La prueba tendrá un recorrido de 494 kilómetros, de carácter secreto, en una sola etapa y discurrirá por caminos y pistas forestales de la provincia de Málaga. El trazado tiene su origen y final en Mijas y recorrerá los términos municipales de Mijas, Alhaurín el Grande, Ojen, Monda, Istan, Tolox, Alora, Valle de Abdalajis y Cartama. Las pistas se encuentran en perfecto estado debido a que se han arreglado tras las inundaciones del pasado año, lo que según los organizadores puede restar algo de dureza al raid.

Las inscripciones para esta prueba se abrieron el pasado 1 de julio y se cerrarán el 14 de septiembre, siendo el precio de inscripción para las motocicletas de 30.000 pesetas mientras que para los automóviles el precio es de 50.000 pesetas. Existe además un descuento del 50 por ciento para aquellos pilotos que acrediten estar en posesión de la licencia junior de primer y segundo año, y para todos los pilotos residentes en Andalucía. Todos los interesados deberán dirigirse al grupo TAM-TAM, calle Hilarión Eslava, 50 - 28015 Madrid.



MOTOCICLISMO PROBLEMAS PARA EL LIDER

A raíz de una reclamación cursada tras la carrera de Jerez del Campeonato de España de Fórmula-2, la Federación ha excluido por desclasificación al que se mantenía como líder de este campeonato, el piloto de la Escudería Cortes-LBM-Yamaha. La verificación de la Yamaha FZR 600 mostró una cilindra superior a la fijada en esta categoría. El equipo de Saura ha elevado un recurso en el que expone haber utilizado pistones de sobremedida legales y admitidos en el artículo sobre rectificaciones previsto por el reglamento, no sobrepasándose en este caso las cotas del cilindro y pistón fijadas en dicho reglamento. El actual subcampeón de España espera volver a los circuitos para defender su liderato tras lo que considera toda una arbitrariedad federativa.



BOXES

MICHAEL ANDRETTI está al habla con Benetton para pilotar uno de los monoplazas de esta escudería en 1991. El piloto americano que participa en la Fórmula Indy ya ha intentado correr en la categoría reina sin conseguirlo.

BRUN MOTORSPORT está realizando negociaciones para comprar un par de chasis Spice SE91C para competir en el 91 en el Mundial de Sport Prototipos.

MICHELE HELENE BIZOTTO se está encargando de demostrar que las mujeres también tienen un sitio en el mundo del motociclismo. Buena prueba de ello es su participación en las 24 Horas de Le Mans de motos.

AL UNSER Jr. es otro piloto americano que está intentado participar en Fórmula 1. Sus contactos se están dirigiendo hacia el equipo Williams.

RADIO POPULAR de Zaragoza va a estar presente en la Baja Aragón '90 con un amplio despliegue informativo. Diez unidades móviles con una treintena de personas, con un equipo de locutores muy conocidos en el mundo del motor van a transmitir en intervalos de treinta minutos todo lo que suceda en esta importante prueba. El viernes día veinte de julio durante la prueba prologo estarán en antena desde las 9 hasta las trece horas y el 21, día de la carrera desde las 5 de la mañana hasta las 10 de la noche.

SENN con su participación en el Gran Premio de México de Fórmula 1 llegaba a la cifra de 100 grandes premios disputados. Como la ocasión lo requería el rápido piloto brasileño tuvo una tarta para celebrarlo.

AMBUDIO Y ANGLADA integrantes del equipo de competición de Catalunya Motor-P.P.G. van a tomar parte en tres rallyes de la Copa de España: San Agustín, Costa de Almería y Rallye de la Cerámica. Dependiendo de los resultados que obtengan podrán acudir también al Rallye Ciudad de Cristal y San Froilan.

EL MOTO CLUB OLOT organiza el día 28 de julio el I Supercross Ciudad de Vic. Una prueba al más puro estilo americano que reunirá a la flor y nata del motocross nacional y algunos invitados de fama mundial.



CARRETERAS EN OBRAS.

- RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.
- N-I, Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.
- N-II, provincia de Guadalajara.
- Igualada-Martorell.
- N-III, Arganda-Tarancón.
- N-IV, Tembleque-Pto. Lápice-Manzanares. Provincia de Jaén. Provincia de Córdoba.
- N-V, Talavera-Navalmoral.
- N-VI, Adanero-Villalpando.
- 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.

Para mayor información llamar
Tele-ruta:
(91) 441 72 22



LO QUE HAY QUE VER

PATRESE EN TELEVISION

El sábado 14, Estadio-2 tarde entrevistará a Riccardo Patrese, además de ofrecer los entrenamientos de G.P. de Silverstone de Fórmula 1. Domingo Deporte se encargará de emitir la carrera en directo al igual que Eurosport, pero este último conectará una hora antes para ofrecer sus habituales entrevistas. Además, en Verano Deporte veremos todo lo ocurrido en el Camel Trophy.

TVE-2, Día 14, a partir de las 15:00. Día 15, Domingo Deporte a las 14:30 y Eurosport a las 13:30. Verano Deporte, día 12 y 17 a las 19:30

LA MOTO DE CARLOS MAS

MOTOR a Fondo probará la moto que Carlos Mas utilizó en el París-Dakar. También ofrecerá los resúmenes del G. P. de Bélgica de Motos, G. P. de Francia de Fórmula 1, Trial de Italia y Rallye de Tierra de Vigo. La entrevista de la semana será a Christian Fittipaldi.

TV-3, Miércoles 11 19:00. Repetición a las 23:00 y sábado 14 a las 13:35

DE VACACIONES

MAS VALE PREVENIR

El RACC Viajes y Turismo, facilita exhaustiva información para que las vacaciones en automóvil, no se vean

PLAYAS Y DESIERTOS

RUTAS 4x4 propone, como cada año, unas estupendas vacaciones en Marruecos, durante la primera quincena de agosto. Se trata de un viaje de relax en combinación con la aventura del todo-terreno, con tiempo suficiente para disfrutar de las fabulosas playas y rutas turísticas que ofrece este fascinante país. Si está interesado, llámelos hoy mismo.



Más información:
Tel. (911) 18 81 18

ensombrecidas por algún imprevisto de última hora, o para aprovechar importantes ventajas económicas: itinerarios de viajes, documentación para conducir por todo el mundo, campings, cheques de gasolina italianos, con un ahorro del 17 por ciento, etc.

Más información: (93) 209 35 77

CURSOS

COMO LOS GRANDES

CAMEL Motor Club ha organizado un curso de Fórmula 3 en el circuito del Jarama, para los días 14 y 15 de julio. El precio incluye la utilización de los vehículos, vestimenta, casco y el almuerzo de los dos días.

Precio: 105.300 pesetas
Más información: Tel. (93) 416 35 70

DEPORTE

CARRERAS EN ALBACETE

El domingo 15 tendremos: Fórmula 1 en el circuito de Silverstone (Gran Bretaña), la Copa de España de Rallyes en San Agustín (Avisés) y el Campeonato de España de Velocidad en Albacete, donde se disputarán pruebas de Renault 5 Iniciación, Renault 5, Citroën AX, Fórmula Ford, Fiat y Clásicos Deportivos. Del 13 al 15, el Europeo de Rallyes (coeficiente 10) se trasladará hasta tierras Checoslovacas.

MOTOCROSS A TODO TREN

El Campeonato de España de Motocross de 125 c.c. y 80 c.c. se dará cita el domingo 15 en Alava. Ese mismo día se disputará en Estados Unidos, el Mundial de Motocross de 250 c.c. y el de 500 c.c. en Alemania, mientras que en Checoslovaquia, tendrá lugar una de las pruebas del Mundial de Enduro.

DE PELICULA

SUPERCROSS USA

VIDEO Racing nos ofrece sesenta minutos de inigualables escenas, en las que nos acerca al emocionante mundo del Supercross americano. Saltos, vuelos, luchas cuerpo a cuerpo, caídas en el último momento etc., con protagonistas de la talla de Johnson, Bradshaw, Staton y los hermanos Ward. La elección perfecta de los que buscan algo diferente para disfrutar del tiempo de ocio.

Precio: 2.995 pesetas
De venta en: Grandes almacenes o Video Racing. Apdo. Correos 2119, 28080 Madrid

TELEFONOS

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. 900-10 08 99

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

RACC
Tel. (93) 209 35 77

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

HONDA
Tel. (900) 30 80 80

LANCIA
Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ
Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel. (91) 441 33 44

OPEL
Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel. (91) 597 21 25

RENAULT
Tel. (91) 556 39 99

SEAT
Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel. (900) 13 65 24



Coordinadora: Lourdes Bravo

LA SEGURIDAD, EL AGARRE Y LA DURACION... NO SON UNA CASUALIDAD.

DETRAS HAY MUCHO MAS.

Una extensa gama de neumáticos para todos los usos, vehículos y climas.

25 fábricas en todo el mundo con la más alta tecnología industrial.

Semanas de rodaje ininterrumpido en pruebas de carretera.

Diseño computerizado CAD.

Análisis constantes de materias primas.

Ensayos de rendimiento en máquinas especiales.

La más completa red de servicio y asesoramiento técnico.

Millones de kilómetros en circuitos de pruebas.

Ingenieros y técnicos de 20 países en los Centros de Investigación FIRESTONE.

Diseño Computerizado CAD.

Firestone
NEUMATICOS DE ALTA SEGURIDAD.

El sabor de la aventura.



GAMEL



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PUEDE DAÑAR SERIAMENTE LA SALUD

CARLOS SAINZ



REY DEL MUNDIAL

Motor 16

14 de julio de 1990 Núm.351 • 300 ptas.

SEMANAL GRUPO

NUUEVO GOLF 91

- MOTOR V6 Y 210 CV
- ALCANZA 240 KM/H



LOS INVENTOS
 UTILES DEL
 AUTOMOVIL

PEUGEOT 905,
 NACIDO
 PARA GANAR



VW DEL 2000

XJR 4.0

JAGUAR

**MAS FIERO
 MAS LUJOSO**



● **F-1: G.P. DE FRANCIA** ● **MOTOS: G.P. DE BELGICA**

