



● MOTOS LOCAS DEL VERANO

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

21 de julio de 1990

Num.352 • 300 ptas.

● BMW M3 SPORT EVOLUTION

● MASERATI 2.28 SPYDER



COMPARATIVA

● PEUGEOT 405 Mi16x4 frente a VW G-60 SYNCRO

NOVEDAD

FORD FIESTA TURBO



● F-1: GRAN PREMIO DE INGLATERRA



¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 300 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.
Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

8 LO ULTIMO
Maserati 2.28 Spider y 222 SE

12 A FONDO
Ford Fiesta Turbo



18 A FONDO
BMW M-3 Sport Evolution

38 SEGURIDAD VIAL
Como salvar vidas

40 ACTUALIDAD
El negocio de las ambulancias

44 ACTUALIDAD
Nuevos precios de las gasolinas

46 FRENTE A FRENTE
405 Mi 16X4 y VW Passat Syncro

56 FUERA DE SERIE
Balba Camino y Lotus Seven



62 MOTOS
Supermáquinas para soñar

80 GENTE
Cesare Fiorio

84 DEPORTE
Velocidad en Albacete

88 DEPORTE
F-1 en Gran Bretaña

EL AUTOMOVIL NECESITA AYUDA

NO conozco a una sola persona que no tenga en su capítulo de preferencias la compra de un coche nuevo. El automóvil, por sí mismo, tiene morbo suficiente para convertirse en «objeto de deseo» de la mayoría de los ciudadanos. Las novedades, los adelantos técnicos, los diseños... son sólo algunos de los muchos atractivos que incitan a la renovación, sobre todo si tenemos en cuenta que España tiene todavía un parque automovilístico de lo más pobretón. Esta evidencia, además, se complementa con el titánico esfuerzo que hacen los fabricantes -tanto en producto como en marketing- para acercar la modernidad automovilística a los consumidores. Sin embargo, en este caso, dos más dos no son cuatro. No salen las cuentas y las paupérrimas cifras que arroja el balance de junio hacen temblar los cimientos de las más sólidas fábricas del país.

Pero, ¿qué está pasando aquí? De verdad que no se merece la industria automovilística esa caída del 20,59 por ciento que registró el pasado mes de junio. Casi 25.000 coches menos que en el mismo mes del año 89. Este alarmante dato no debería pasar desapercibido en el área de la Administración, que haría muy requetebién en tomar medidas para frenar un hecho que parece imparable. El Gobierno, que tiene la obligación de saber el enorme potencial humano y económico que mueve este sector, tiene ahora una oportunidad de oro para echar una mano a los que tanto le han dado en los últimos años. Sería una lógica y justa recompensa. Por ello, pienso que no sería excesivo abordar ahora la rebaja del IVA y disminuir el fatídico 33 por ciento. Sería un soplo de aire fresco para todo el sector de la automoción que, indudablemente, contribuiría a fortalecer las ventas. Y no digamos nada si, además, la propia Administración capitanease una campaña de seguridad vial, incitando a la necesidad de renovación del parque. La solución sería, sencillamente, redonda. Porque bien está que se hagan campañas contra el abuso del alcohol por parte de los conductores, pero dejemos las balas para otra ocasión y echemos mano de métodos más racionales para convencer al usuario de que un coche nuevo es mucho más seguro que tanta y tanta tartana prehistórica que rueda por el asfalto hispano.

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 Verdura. Director General: Javier Pascual del Olmo.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Victor 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. Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoesquemas: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilloray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tüchsen (Alemania). Diseños: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicenta. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballota (Humor); Alejandro Bianco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (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 Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: Pablo Filgueira. Automercado: M. Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaña Rué y María Arnau. 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 Tribio. 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: 407.66.00. Telefax: (91) 408.49.44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418.47.79. Telefax: 418.42.51. BILBAO: Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423.91.38. Fax: 324.80.03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7º 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: COBREH, Ctra. Ajalvir a Torrejón, km. 3,372. Pol. Ind. Comar. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327.13.38, 327.15.67, 327.14.53 y 327.15.25.

Es una publicación del GRUPO 16. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1988. 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).



VUELVEN LOS MGB

LOS VETERANOS MAS JOVENES

SE ALIERON a la luz en 1962 pero conservan el frescor, el estilo desafiante de los descapotables más apasionantes, son los MGB Tourer, coches que han vuelto al primer plano de la actualidad de la mano de la firma British Motor Heritage, BMH, que los comercializa de nuevo en varios mercados europeos. La noticia, ofrecida en estas páginas hace algunas semanas, se corrobora ahora con la imagen de la cadena de montaje, compuesta por los mismos operarios que dieron forma, en su momento, a los primeros MGB. Los descapotables reconstruidos por BMH emplean mecánicas veteranas y carrocerías actuales con doscientos cuarenta paneles metálicos soldados por tres mil puntos diferentes, según las mismas normas establecidas hace más de un cuarto de siglo.

MINI MOKE

A MANOS DE CAGIVA

LOS hermanos Castiglione, los propietarios de marcas motociclistas tan renombradas como Cagiva, Ducati, Morini o Husqvarna, acaban de lanzarse en el mundo del automóvil con la adquisición de todos los derechos sobre los veteranos Mini Moke. Cagiva trasladará las actuales instalaciones de montaje, radicadas en las cercanías de Lisboa, hasta Italia para re-

iniciar la producción de los Mini Moke durante los primeros compases de 1991. Los planes de los hermanos Castiglione pretenden elevar la producción desde dos mil quinientas unidades hasta diez mil unidades anuales. Los Mini Moke, nacidos en 1964, mantendrán sus precios sin grandes cambios y seguirán siendo comercializados por la red Rover.



EN VOZ BAJA

El futuro Saab de superlujo, el buque insignia de la marca sueca ya está en marcha. El modelo, denominado 9.800 en clave, se situaría por encima de los actuales 9.000 y su mecánica llevaría el sello General Motors. Las pruebas se realizan ahora mismo con un motor de seis cilindros en V, el mismo motor que Opel prepara para su Senator más avanzados.

Los técnicos de la marca alemana Getrag, especializada en transmisiones, ultimán la puesta a punto de la caja de cambios con seis velocidades que utilizará el Maserati Shamal. Esta caja,

preparada para enfrentarse con más de 325 caballos de potencia, llamará la atención por su suavidad de manejo y por su robustez. El proyecto de coupé con motor central continúa, mientras tanto, su carrera con chasis Alfa y motor Maserati.

Los compraventas reunidos en Faconauto están actualizando sus listas de precios con descensos considerables, descensos que oscilan entre un cinco y un diez por ciento para utilitarios como los Fiat Uno, los Opel Corsa, o los Renault 5. Otros coches que ven caer su cotización son los Ford Sierra Ghia y los veteranísimos Citroën CX.



TOYOTA EN TOKIO CERCA DEL CENTRO

El primer coloso japonés, Toyota, acaba de inaugurar un nuevo centro de diseño en Tokio, «ciudad incomparable en cuanto se refiere a información, que puede conseguirse pocos segundos después de haberse generado» según Fumio Agetsuma, director general de la firma. El nuevo estudio contará con treinta proyectistas dedicados al diseño de exteriores, interiores y estudios de color. Toyota cierra así su cadena mundial de centros de diseño compuesta por cuatro eslabones: Toyota City en Nagoya, Tokio Design Center, Newport Beach en California y Brusela, en Bélgica.

MULTAS

AHORA POR VOTACION

La localidad catalana de L'Ametlla del Vallés ha convocado un referéndum para establecer el importe de las multas, de acuerdo con las facultades otorgadas por la Ley de Seguridad Vial. Ochocientos jóvenes, con edades comprendidas entre quince y treinta años, fueron llamados a las urnas y sólo 43 respondieron a la consulta. Se aprobaron multas desde una peseta por circular sin casco hasta quince mil pesetas por conducción temeraria. El importe se destinará a los jubilados.

PATROCINIOS EL SECRETO DEL DINERO

La editorial La Maeva, responsable de la edición de un buen número de libros centrados en el mundo de los récords, acaba de lanzar una publicación interesantísima titulada «Como buscar un sponsor», escrita por los especialistas franceses Pierre Sahnoun y Nathalie Doury. Este libro describe los secretos del campo del patrocinio en todas sus vertientes.



YAMAHA YZ-91 FIERAS SALVAJES

La firma japonesa ha lanzado su nueva gama de motocicletas de motocross, gama compuesta por tres fieras de circuito: las YZ 80, la YZ 125 y la YZ 250, preparadas para competir al nivel más alto. La gama YZ-91 se completa con la WR 250 Z, destinada a la práctica del Enduro. Todas las Yamaha 91 reciben modificaciones importantes en la mecánica y en el chasis. Su apariencia estética también ha ganado en agresividad.

FORD-VOLKSWAGEN AUN SIN SOLUCION

El proyecto conjunto de Ford y Volkswagen para la construcción en Europa de un familiar de nuevo cuño, de un familiar tipo Space, quedará definida a finales de este mismo año. Los dos multinacionales están ultimando el lugar



de ubicación de la nueva factoría. Nuestro país tiene grandes posibilidades de salir elegido en virtud de los buenos resultados conseguidos por Almusafes y Landaben. Andalucía está en primer lugar.

VERDE Y ROJO



Una pluma privilegiada, la pluma de Joan Barril, ha demostrado que cultura, sentimiento y mundo del automóvil pueden unirse para dar vida a unas líneas magistrales. Una columna con el título, Paul Ricard, publicada por el diario El País en su número del pasado jueves evidencia la buena armonía existente entre sensibilidad y mecánica.

Para los genios que han trazado la nueva autopista de circunvalación a Valencia, la autopista que evita el semáforo de Europa. Los carriles de entrada y salida se entrecruzan en pocos metros para producir así unos hermosos embotellamientos a cualquier hora del día o de la noche. Sugérimos que descuenten esas horas perdidas del sueldo de tan maravillosos creadores, que no han

paseado nunca por la M-30 para contemplar la inutilidad de los cruces tipo trébol.

«Madrid, hora punta», el programa que dirige y presenta Pedro Fernández en Radio 4 y Radio 5, está revolucionando la información cotidiana en todo lo referente a tráfico. La ayuda de dos motocicletas, siempre situadas en los puntos más conflictivos, permite evitar cientos de retenciones y de malos humores. Imaginación es la palabra cuando se trata de radio.

Los oficiales de la Policía Municipal de Madrid destinados a tareas burocráticas que utilizan los coches patrulla para ir y volver del trabajo a su casa. Ahora ya nos explicamos muchas cosas que parecen inadmisibles.



GUIA DE VIAJES

POR EUROPA

Los periodistas alemanes integrados en Radio Hessen han publicado una guía para todos los viajeros que se desplazan desde aquel país hasta Portugal atravesando Francia y España. La guía llama la atención por el gran número de direcciones y consejos de interés servidos al viajero para que su trayecto llegue a buen término.

Y MENOS MAL QUE LLEVÁBAMOS EL CINTURÓN DE SEGURIDAD PUESTO



BALLESTA

LA TRIBUNA

Angel B. Perversi

Presidente-General Motors España

«El futuro de la marca se presenta venturoso, aunque no exento de retos.»

«Tenemos que afrontar los cambios que supondrá el Mercado Unico en 1993, un mercado en el que calidad e inversiones en tecnología serán determinantes a la hora de hacer una empresa competitiva capaz de aguantar el ataque de los japoneses.»

«Las pruebas de estar en el buen camino llegan de la

mano de los 378 542 vehículos fabricados en Figueruelas o de los 372.745 millones de pesetas obtenidos por las ventas, con más de la mitad de esa cifra proveniente de las ventas hechas fuera de nuestras fronteras, muestra fehaciente de nuestra vocación y de nuestra capacidad exportadora.»

«El Opel Corsa ha sido el vehículo nacional más exportado de cuantos se fabrican en España y queremos mantenernos fieles a nuestro objetivo: Seguir dando a nuestros clientes lo que ellos nos soliciten. En este mercado del automóvil, cada vez más exigente, General Motors España debe ocupar un lugar de privilegio y ese es el camino para conseguirlo.»



VOLVO ESPAÑA CON OTRO NOMBRE

VOLVO Concesionarios, S.A., representante de los intereses de la marca sueca en nuestro país durante los últimos veintisiete años, ha cedido su papel a Volvo España, una empresa más del grupo industrial sueco, presidida por Thomas Malm. La nueva sociedad quiere prestar toda su atención a los aspectos ecológicos, a la seguridad vial, al servicio a los clientes y a la seguridad de todos sus productos.



AUTOPISTAS CATALANAS

BALANCE POSITIVO

LA Sociedad Autopistas Concesionaria Española, que explota las autopistas catalanas, ha presentado su balance del ejercicio de 1989. Los beneficios antes de impuestos crecieron un 47 por ciento y los de explotación un 16 por ciento. La intensidad media de tráfico en 1989 fue de 23.672 vehículos diarios, un catorce por ciento más que en 1988.

GIANNI BULGARI

JOYAS SOBRE RUEDAS

EL último proyecto de automóvil de super lujo llega de la mano de un nombre con solera, de la mano de Gianni Bulgari, descendiente de una familia italiana de joyeros de gran prestigio. Gianni Bulgari es el promotor de la sociedad Nuevo Automóvil Europeo de Prestigio que pretende lanzar su primer coche, el GB Prestige Sport Sedan en 1993. Motor anterior transversal, tracción delantera, carrocería de tres puertas y espacio interior para cinco asientos, tres dispuestos en la zona frontal y otros dos en la parte posterior serán los datos distintivos de un automóvil exclusivo.



CATALIZADORES

PRIMERA PRORROGA

LOS vehículos sin catalizador y con cilindrada superior a dos mil centímetros cúbicos que permanezcan en stock después del primero de octubre podrán comercializarse sin ningún tipo de problemas. Esta medida afectará a unas mil unidades de las veinte mil que se venden en nuestro país con motores de más de dos litros de cubaje.

MERCEDES 190 2.5 16 EVOLUTION II

COTIZACIONES DISPARATADAS

LOS últimos Mercedes deportivos, los 190 2,5 16 Evolución II, fabricados en una serie cortísima de quinientas unidades, se han convertido ya en clásicos cotizados al más alto nivel. Su precio original en fábrica, próximo a los 7.300.000 pesetas, se ha disparado ya hasta los once millones y sigue en aumento sin visos de detenerse. Los dos primeros ejemplares alineados en competición, los coches del equipo AMG, finalizaron su carrera inaugural reducidos a chatarra pura tras sorprender a sus pilotos con una velocidad punta muy superior a la conseguida por los modelos anteriores. Serán objetivo de todos los especuladores.

1988 Y 1989. CAMPEONES



LUIS VILLAMIL, CON ALFA ROMEO, CAMPEON DE ESPAÑA DE VEHICULOS DE PRODUCCION.

Dos años de pruebas. De victorias. Dos años ganando con Luis Villamil. Compitiendo entre las mejores marcas en el Campeonato de España de vehículos de producción. Al volante de un Alfa 33 y un Alfa 75, los mismos vehículos que usted conduce. Dos años demostrando su potencia, su alta fiabilidad mecánica, su máximo nivel de

seguridad y sus elevadas prestaciones. Por ello, Alfa Romeo quiere felicitar a todos los componentes del equipo: piloto, preparador, mecánicos y sponsors por su magnífica labor. Han sido dos años de campeonato, con Luis Villamil. Y muchos más en cabeza, con Alfa Romeo.



Alfa: la pasión de conducir

MASERATI 2.28 SPIDER Y 222 SE

APASIONANTES

El estilo Maserati, está presente en los últimos modelos lanzados por la marca italiana en el mercado español; en el Spyder, un descapotable de alto nivel, y en el 222 SE, un coupé que sólo pide un corazón joven para disfrutar de todas sus posibilidades. Ambos modelos rondan los siete millones de pesetas.

LOS descapotables han vuelto al primer plano de la actualidad con una energía impensable; estos coches diferentes, de rasgos exclusivos, identifican de inmediato a la persona sentada a su volante. El último Maserati Spyder sublima esa distinción. El Spyder pone en juego una carrocería de rasgos energéticos que combina los trazos más clásicos: la parrilla delantera rematada por un tridente orgulloso; o los juegos dobles de faros rectangulares, con soluciones de vanguardia como los paragolpes deformables de material plástico o las llantas de aleación de estilo aerodinámico.

El resultado de esa mezcla es un deportivo capaz de acelerar de cero a cien en 6,2 segundos, de cubrir el kilómetro con salida parada en 26,7 segundos o de superar los doscientos treinta por hora de ve-

locidad punta, sin renunciar en ningún momento al tono señorial de una tapicería de cuero rematada con todo esmero o de un tablero de mandos forrado con maderas de la mejor calidad.

El Maserati Spyder es un capricho mecánico, un automóvil contundente con doscientos cincuenta caballos bajo su capó delantero, que se adapta a las últimas exigencias no sólo en lo referente a placer de conducción, al ofrecer, en opción, cambio automático por un precio que ronda las 194.000 pesetas, o suspensión activa, por un precio próximo a las 172.000 pesetas, sino también en lo referente a limpieza de los gases de escape, gracias a la adopción del catalizador de tres vías acoplado a una sonda Lambda que «pilota» el funcionamiento de motor y escape con toda precisión. El último descapotable italiano ya está disponible en los con-

CON TODO LUJO.

El coupé 222 SE ofrece un equipamiento espectacular. El aire acondicionado hace gala de una eficacia impresionante.



TRUCOS. Cuando se trabaja sobre los bocetos de color es posible ensayar diversos trucos, diversos juegos estéticos que mejoraran el resultado final.



AIRE PURO.

Es el aire que se respira al volante del 2.28 Spyder, un descapotable que invita a disfrutar de la caricia del sol.

cesionarios de la marca con un precio que ronda los ocho millones y medio de pesetas.

El coupé 222 SE ofrece el estilo rabioso de las mejores máquinas italianas, ofrece los doscientos cincuenta caballos de un motor exuberante, con respuestas instantáneas a los requerimientos del acelerador, en una carrocería compacta, de formas inconfundibles, que evidencia de inmediato la exclusividad de los productos Maserati.

El 222 SE supera los doscientos treinta kilómetros por hora de velocidad punta, acelera con furia para pasar de cero a cien en poco más de seis segundos y hace gala de una suspensión regida por un cerebro electrónico, una suspensión activa que ofrece todo su aplomo a un conjunto rematado con minuciosidad.

El coupé de Maserati, animado por el motor de seis cilindros en con 2,8 litros de cubicaje, el motor biturbo que ha escrito la historia de la marca italiana durante una década, ya está disponible en nuestro mercado por un precio que ronda los siete millones trescientas mil pesetas.

Los Maserati 222 SE, equipados con todos los detalles de lujo habituales en los productos de la marca, ofrecen una sola opción: la tapicería de piel, cuyo precio roza las 280.000 pesetas.

Con la llegada de estos dos modelos el constructor italiano continuará su marcha ascendente en el mercado español, con unas previsiones de venta para 1990 superiores a las ciento veinte unidades.

Angel Marco



NUEVOS BMW 520i y 525i, 24 válvulas.

EL MOTOR DEL PROGRESO.

BMW pone en marcha innovaciones a partir de cada éxito. En este caso, el éxito es su Serie 5 en pleno. Las novedades: el 520i y el 525i.

El diseño más moderno de su categoría y unas generosas dimensiones esconden la clave del progreso: La última generación de propulsores BMW. Motores de seis

cilindros y 24 válvulas, de extraordinario rendimiento.

La eficacia de las cuatro válvulas por cilindro y la Electrónica Digital del Motor logran potencias de 150 y 192 CV respectivamente. Su revolucionario sistema individualizado de encendido elimina el distribuidor e incorpora nuevas bujías de

electrodo triangular de mínimo mantenimiento. El resultado es una perfecta combustión, una mayor capacidad de recuperación y una sustancial reducción del nivel de emisiones contaminantes.

En ambos modelos el empuje se conjuga con la seguridad: La extraordinaria eficacia de sus frenos, la opción del EDC

(Control electrónico de la suspensión), o la Servotronic, servodirección electrónica de dureza progresiva en función de la velocidad, de serie en el 525i junto al ABS, son parte de los avances en seguridad activa. La carrocería de alta rigidez y las zonas de deformación controlada son algunas de las medidas en seguridad pasiva.



Una apuesta que, junto al lujo que se respira en su interior y al completo equipamiento, convierte a los nuevos 520i y 525i en emblemas de progreso.

Que usted disfrute este progreso es para BMW algo por lo que merece la pena seguir trabajando.



PRUEBA

Motor 16



FORD FIESTA TURBO

PURO NERVIO

Ford ha echado la casa por la ventana y se ha decidido a lanzar un deportivo sin concesiones. Una máquina potente, dirigida específicamente a manos expertas a un precio muy interesante, con la tradicional calidad de la marca

DESPUES del éxito del Fiesta XR2, Ford se ha decidido a dar un paso adelante en la ampliación de la gama de su popular modelo. La semejanza estética del Fiesta Turbo con su hermano pequeño, el XR2, oculta unas enormes diferencias en su interior que cargan las tintas hacia el lado deportivo de la balanza. Ahora el carácter es el de un pura sangre y solo jinetes cualificados podrán domarlo. El protagonista de este radical cambio es, sin duda, su motor. Sobre la misma base del Ford Escort Turbo, se ha llegado a la versión actual. Las diferencias básicas se centran en la adopción de un turbocompresor más pequeño, que tiene una respuesta más rápida. Los resultados son evidentes. La respuesta del motor a las solicitudes del acelerador es inmediata y la potencia se hace patente desde muy pocas revoluciones. Lo mejor de este motor es que dicha caballería no se llega a desbocar y tan sólo el limitador de giro consigue cortar la irresistible subida de vueltas. Si a esto le sumamos lo parco de sus consumos, obtenemos una fórmula casi ideal que hará temblar a muchos multiválvulas de postín. El único punto un poco crítico del motor es la tendencia a subir peligrosamente de temperatura cuando se apuran sus casi inagotables posibilidades. Por su parte, la caja de cambios resulta muy acertada, puesto que en cuanto a manejo resulta rápida y suficientemente precisa. Las relaciones son acertadas, puesto que permiten compaginar perfectamente la conducción deportiva con el uso cotidiano.

VIRTUDES

- Motor enérgico y progresivo.
- Nivel de acabado
- Buena ventilación.

FORD FIESTA TURBO
PRECIO: 1.946.376 pts

- Comportamiento delicado
- Dirección ligera
- Antibloqueo frenos mecánico

DEFECTOS



La segunda fase de la evolución corresponde a la suspensión. Sin duda no es tarea fácil conseguir que un tracción delantera de poco más de novecientos kilos y 133 caballos bajo el capó, se mantenga sobre el asfalto. Para ello, las suspensiones y la dirección han sufrido una profunda revisión. Los tarados de muelles y amortiguadores son ahora más duros y la altura de la parte posterior se ha reducido en 10 milímetros. Tanto en el eje delantero, como en el posterior, se han incorporado barras estabilizadoras de grueso diámetro que dan una gran firmeza al conjunto. La dirección también ha pasado por la enfermería y es ahora más rápida, con media vuelta menos de volante que el resto de los Fiesta. También la geometría del tren delantero se ha adaptado a las nuevas solicitudes del vehículo. Pa-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.596 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 milímetros. Carrera: 79,5 milímetros. Compresión: 8,2 a 1. Potencia máxima: 133 CV (98 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 18,7 mkg (183 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto y turbo Garrett con intercambiador de calor. Combustible: Gasolina 97 oct.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a

1.000 revoluciones por minuto: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 revoluciones por minuto: 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 revoluciones por minuto: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 revoluciones por minuto: 33,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75 vueltas. Diámetro de giro: 9,8 m.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente con barra estabilizadora. **RUEDAS:** Neumáticos: 185/55 VR 14. Llantas de aleación de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 920 kg. Capacidad del depósito de combustible: 42 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30,6 km/h de promedio	9,2
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción rápida	11,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,3
A 140 km/h de cruceo	9,2
A 180 km/h de cruceo	11,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	420

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h	208,3
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada		15,8
1.000 m salida parada		28,5
De 0 a 100 km/h		8,1
Recorriendo (metros)		131
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª		17,0
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª		30,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		35,0
De 80 a 120 km/h en 4ª		6,2
recorriendo (metros)		173
De 80 a 120 km/h en 5ª		7,8
recorriendo (metros)		221

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES:

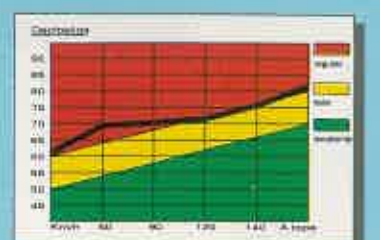
Antibloqueo frenos: 99.000 pts. Techo solar: 60.000 pts. Pintura metalizada: 23.000 pts. Radio-cassette: 80.000 pts.

FRENOS



A 60 Km/h: 20,1.
A 100 Km/h: 50,1.
A 120 Km/h: 66,6.

SONORIDAD



Al ralentí: 62,6 A 120 Km/h: 72,8.
A 60 Km/h: 69,2 A 140 Km/h: 76,0.
A 90 Km/h: 70,5 A Tope: 82,8



ra concluir la faena, se ha calzado generosamente al coche con unas gomas de 185/55 sobre unas bonitas llantas de aleación de 14 pulgadas.

Los resultados prácticos de todo este derroche técnico, se aprecian nada más girar la llave de arranque. El Fiesta arranca a la primera, tanto en frío, como en caliente. Al ralentí el sonido es algo más elevado de lo que cabría esperar, pero no llega a ser molesto. El embrague resulta progresivo, y en general, todos los mandos funcionan con suavidad y precisión.

En circulación urbana, el Fiesta Turbo se convierte en el rey de los semáforos. Las arrancadas son fulgurantes, sin necesidad de castigar el embrague. Desde el primer momento, se aprecia que la motricidad es buena. La dirección no resulta excesivamente pesada en maniobras y en cuanto el coche se pone en marcha, el volante cobra una sorprendente ligereza.

Pero donde de verdad aparece el carácter del Fiesta Turbo es en carretera. A velocidad moderada, el Fiesta evoluciona con suavidad, pero en cuanto apretamos el acelerador, sea cual sea la marcha en la que rodamos, se aprecia como la energía emana del motor.

Según aumenta la velocidad, se hace necesario incrementar la atención. El Fiesta Turbo exige una concentración total en la conducción. No están permitidos el relajamiento ni las distracciones. Incluso cuando rodamos por autopista a velocidades de cruceo en trono a los 150/160 kilómetros por hora, es necesario agarrar el volante con firmeza para corregir constantemente la trayectoria. Cuando abordamos una curva larga en aceleración, esta ligereza de dirección desaparece y el apoyo se hace firme, siempre y cuando podamos mantenernos acelerando. El Fiesta



TODO PODER.

El secreto del Fiesta Turbo reside en el motor sobrealimentado mediante un turbo Garrett.



INTERIOR DE CARRERAS.

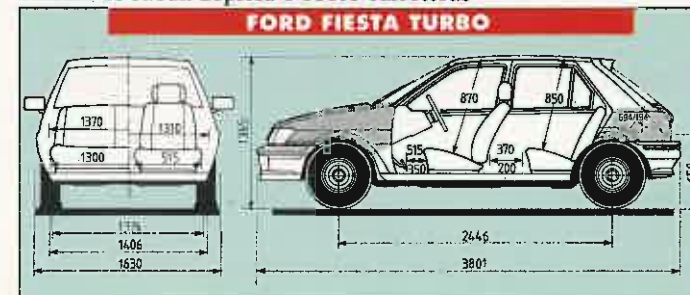
El volante y los asientos no tienen nada que envidiar a los de un verdadero coche de competición.



no perdona y protesta cada vez que intentamos corregir la trayectoria una vez en la curva. En carreteras de montaña con curvas más cerradas, hay que alabar la buena motricidad, pero el comportamiento sigue siendo excesivamente nervioso. Para aprovechar el potencial del Fiesta sin sustos ni sorpresas, hay que evaluar con precisión la bondad de cada curva, para poderla abordar de un tirón. Si nos vemos obligados a levantar el pie del acelerador dentro de la curva, la zaga reacciona tirando hacia fuera. En estas condiciones, la dirección cumple bien y se agradece la reducción de la desmultiplicación respecto a los otros Fiesta.

En lo que se refiere a los frenos, nos parecen adecuados en cuanto a potencia y resistencia a la fatiga, pero no nos ha gustado el comportamiento del sistema antibloqueo de tipo mecánico que opcionalmente montaba la unidad de pruebas. Este sistema es recomendable en los otros modelos de la gama, pero queda claramente por debajo de las necesidades del Fiesta

Turbo, que es capaz de rodar sin esfuerzo a casi 200 kilómetros por hora. En frenadas sobre buen asfalto a velocidad moderada, el sistema actúa correctamente, pero cuando se rueda deprisa o sobre carreteras



algo onduladas, el mecanismo se activa a la más mínima presión sobre el pedal del freno, alargando inútilmente las distancias de frenado y sorprendiendo al conductor.



Con todo esto no queremos decir que el nuevo Ford no sea un coche eficaz, sino que está pensado para conductores con un nivel por encima de la media. Así como el Fiesta XR2 resulta un producto muy razonable y fácil de conducir, en este caso se han cargado las tintas en el aspecto puramente deportivo dejando de lado

otros matices.

Exteriormente, las diferencias respecto al XR2 se centran en las nuevas

FRENTE A SUS RIVALES

El Fiesta Turbo entra de lleno en el segmento de las pequeñas bombas, es decir en el de los utilitarios disfrazados de coches de carreras. Entre sus rivales directos hay que destacar el Renault 5 GT Turbo (1.773.778 pts), al cual desbancan de su trono de deportivo por excelencia. El Fiat Uno Turbo i.e. (1.712.648 pts) resulta tan eficaz como los anteriores, pero mucho más dócil. Casi a igualdad de potencia, pero con un comportamiento más tranquilo, está el Peugeot 205 GTi (1.914.163 pts). Frente a todos ellos, el Fiesta se pone a la cabeza en cuanto a la brillantez de su motor, pero queda en la cola en lo que se refiere a la facilidad de conducción. También juega a favor del pequeño Ford la buena calidad de acabado que queda bien patente en todos los aspectos.

llantas de aleación, las tiras verdes en los paragolpes y los laterales y las rejillas de ventilación caladas en el capó del motor. En el interior el decorado mantiene el aire de familia de la gama y lo que más resalta es el volante forrado de piel y los fenomenales asientos Recaro. Estos, junto con una suspensión menos dura de lo que cabría esperar, permiten afrontar viajes largos sin temor a la fatiga, siempre y cuando rodemos por carreteras en buen estado. La buena sujeción que proporcionan y la rigidez del mullido evitan que la espalda se



AL DESNUDO. En el interior del Fiesta se ha realizado una profunda revisión para adaptar el coche al enérgico motor.

resienta. Tan sólo los ocupantes del asiento posterior sufrirán los rigores de la suspensión dura.

También el cuadro de instrumentos mantiene el aire de familia, pero se echa en falta un manómetro de aceite.

Después de evaluar todos los aspectos del nuevo modelo, está claro que su objetivo es una clientela de carácter muy deportivo, que es capaz de dejar de lado otros aspectos y dejarse cautivar por la brillantez de su motor, pero que a su vez tiene una cierta maestría en el arte de la conducción deportiva.

Este nuevo Fiesta se pone a la venta en estos días y la totalidad de las 10.000 unidades anuales que se esperan vender a nivel mundial, saldrán de la planta de Almusafes (Valencia).

Víctor Piccione.
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 400 puntos de asistencia en toda España.

White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel y 1 carrete gratis.

Más de 80.000 personas ya lo han comprobado. White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel gratis y ahora además 1 carrete fotográfico.

Una promoción en la que, sin sorteos ni concursos, el comprador de cada botella de White Horse puede disfrutar de 3 noches gratuitas para 2 personas en habitación doble, a elegir entre más de 900 hoteles en el mundo, especialmente seleccionados para usted, y presentar pruebas fotográficas. Para conseguirlo sólo hace falta: tener más de 18 años, enviar a White Horse Apdo. N.º 724 Madrid 28080, antes del 31 de diciembre de 1990, la contraetiqueta de la botella junto con sus datos, y que las dos personas realicen cada día, en el hotel, elegida, el desayuno y una comida (almuerzo o cena) que deberán abonar a los

Hotel para dos personas y a elegir entre más de 900 en el mundo.

precios oficiales. Las únicas contraetiquetas válidas son en las que figura "Whisky escocés importado por Francisco Quintana Ylarbe, S.A.". Estas se separan fácilmente sumergiendo la botella en agua.

Por correo, usted recibirá el Vale de hotel, canjeable durante un año, un catálogo de los hoteles incluidos en la promoción y el carrete fotográfico.

Los vales son acumulables, hasta un máximo de 9 noches consecutivas en un mismo hotel.

Ahora sólo tiene que elegir las fechas y efectuar su reserva por teléfono, para disfrutar de sus noches White Horse.

Si desea más información consulte los collarines de la promoción, pregunte en cualquier establecimiento del sector o llame al teléfono (91) 870 08 98.

Si sus amigos aún no le creen, este año podrá presentar pruebas



Con el M-3 Sport Evolution, BMW supera la segunda evolución que realizó sobre su modelo más deportivo. Ahora es más potente, eficaz y rápido. La única pega hay que buscársela a su precio, aunque esto no va a ser problema ya que a España llegarán sólo 15 unidades ya están vendidas o adjudicadas.

BMW M-3 SPORT EVOLUTION

VAMOS DE CARRERAS

EN BMW conscientes de que su modelo más deportivo, el M-3 Evolución, comenzaba a perder terreno en el mundo de la competición frente a los últimos modelos de Mercedes y Opel, han lanzado una serie de 500 unidades, cifra que exige la FISA para poder homologar algunos elementos y conseguir un coche más competitivo en Gr. A, al que han denominado BMW M-3 Sport Evolution.

La novedad más importante de esta nueva evolución del M-3 es el motor, de 2,3 litros de cilindrada con cuatro válvulas por cilindro ha pasado a 2,5, con esto han llevado la cifra de potencia de 220 a 238 caballos. Para conseguir esta mayor cilindrada han aumentado el diámetro del cilindro y la carrera del cigüeñal. El mayor diámetro de los cilindros ha traído consigo una modificación importante en el sistema de admisión; ha permitido incorporar unas válvulas más grandes, que junto a un árbol de levas de mayor cruce permite un mejor llenado de los cilindros. Otras novedades fundamentales de este motor es la refrigeración de los pistones.

Han recurrido a un sistema de inyección de aceite y las válvulas cuentan con relleno de sodio que permite aguantar mucha mayor temperatura. En definitiva una serie de cambios que lo convierten en un motor nuevo.

Este motor al igual que el de 2,3 litros hace gala de unos bajos impresionantes y unas prestaciones increíbles, pero ahora es mucho más perezoso a la hora de subir de revoluciones, el aumento de potencia lo han conseguido en la parte alta del cuentarrevoluciones, buena prueba de ello es que la potencia máxima la da a 7.000 revoluciones por minuto, justo en el momento en que se produce el corte de inyección. Si no cortase en este punto se podría subir hasta las 8.000 revoluciones. Por este motivo es más difícil sacarle el máximo rendimiento ya que para ello obliga a ir en la zona alta del cuentarrevoluciones constantemente y esto implica tener que utilizar mucho más intensamente el selector del cambio.

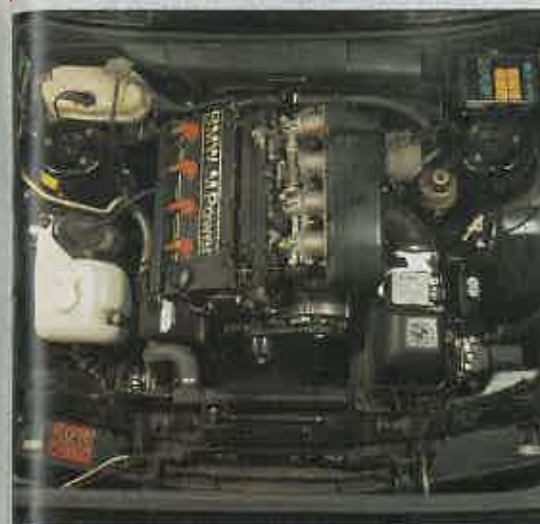
VIRTUDES

- Comportamiento eficaz
- Rendimiento del motor
- Prestaciones de primera

BMW M-3 SPORT EVOLUTION
8.447.602 PTAS.

- Precio
- Opciones caras
- Plazas traseras pequeñas

DEFECTOS



MEJORANDO LO PRESENTE. BMW con el Sport Evolution ha conseguido mejorar al M-3 Evolución. El nuevo motor de 2,5 litros tiene un rendimiento de 238 caballos. El interior presenta también algunas novedades. Los asientos tienen un diseño deportivo y el volante está forrado de un material antideslizante.



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.467 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 95 mm. Carrera: 87 mm. Compresión: 10,2 a 1. Potencia máxima: 238 CV(175 Kw) a 7.000 rpm. Par máximo: 24,9 mkg (240 Nm) a 4.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 oct. sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª velocidad a 1.000 rpm: 9,3 km/h. En 2ª velocidad a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª velocidad a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª velocidad a 1.000 rpm: 27,4km/h. En 5ª

velocidad a 1.000 rpm: 34,6 km/h Embrague: Accionamiento hidráulico

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con amortiguadores telescópicos y muelles, reducción de hundimiento de frenada y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con amortiguadores telescópicos y muelles, compensación hundimiento de arranque.

RUEDAS: Neumáticos: 225/45 ZR 16. Llantas de aleación de 7 1/2 J x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.200 kg. Capacidad del depósito de combustible: 62 l.

FRENTE A SUS RIVALES

Rivales considerados como tal, el M-3 Sport Evolution en España con un precio de 8.447.602 pesetas, no tiene. Es un coche del que sólo van a llegar quince unidades, que ya están o vendidas o adjudicadas. A la hora de buscarle rivales se nos ocurre pensar en el Mercedes 190 2.5 16v (7.086.104 pesetas) y el Opel Omega 3000 24v (4.722.783 pesetas). En los dos casos son más baratos que el BMW pero con una potencia mucho más inferior.

El comportamiento también ha mejorado sensiblemente con respecto a la evolución anterior, gracias a algunas mejoras en las suspensiones el coche es mucho más noble y neutro. Aquí también juega un papel importante el nuevo diseño del spoiler delantero que produce un efecto suelo y el alerón trasero que se puede re-



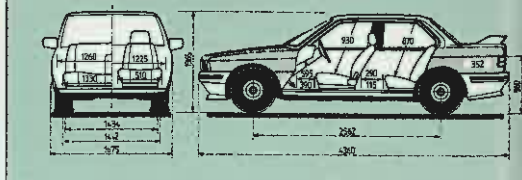
ESTABILIDAD A TODA PRUEBA. El comportamiento del BMW M-3 Sport Evolution es magnífico en cualquier circunstancia.

glar de tres posiciones totalmente diferentes.

En el interior también hay algunos cambios. Los asientos tienen un diseño deportivo tipo baquet y el volante M-Technic, al igual que el pomo de la palanca del cambio y freno de mano esta forrado de un material antideslizante.

Manuel Madrid
Fotos: Alfonso J. Nieto

BMW M-3 SPORT EVOLUTION



DATOS DEL COMPRADOR

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana, 149 28046 Madrid teléfono: (91) 572 02 00. Red de postventa: 85 puntos de asistencia en todo el territorio nacional. Garantía: Un año sin límite de kilometraje

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31 km/h de promedio	11,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,2
En conducción rápida	12,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,6
A 140 km/h de cruceo	10,5
A 180 km/h de cruceo	12,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	520

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	246,7
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,2
1.000 m salida parada	27,7
De 0 a 100 km/h	6,9
Recorriendo (metros)	112
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,1
recorriendo (metros)	499,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,6
recorriendo (metros)	354,8

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Aire acondicionado: 175.000 pts
Tapicería de cuero: 254.478 pts
Ordenador de a bordo: 67.678 pts
Control electr. de suspens.: 395.816 pts

FRENOS



VIVE A LO GRANDE

Ahora, a partir de los 14 años, tú ya puedes vivir a lo grande, con JOG de Yamaha. Desde el mismo momento en que le des al arranque eléctrico, serás grande en potencia (4,9 c.v.). Grande en repris, dejando atrás a todas las cuatro ruedas y dejando muy pequeñas al resto de las 50 c.c. Y te lo pasarás a lo grande sin que nada te detenga: ni embotellamientos ni atascos. Disfrutando de una moto con un diseño tan moderno y práctico que incluso tiene un espacio para guardar el casco bajo el asiento: el JOG-BOX. ¿Aún lo dudas? Con JOG, ¡deja atrás las cuatro ruedas y vive a lo grande!

JOG



YAMAHA



DESDE 4.756 PTS/MES
CREDI YAMAHA
INFORMATE EN TU CONCESIONARIO OFICIAL
ENTRADA: 17.990 PTS
48 MENSUALIDADES
INTERES: 18 %
T.A.E.: 19,57 %



CASCOS YAMAHA. SIEMPRE EN CABEZA



La Honda del verano



P.V.P.: 229.900 Ptas.

SCOOPIY SH 75



P.V.P.: 299.000 Ptas.

NSR 75



P.V.P.: 240.000 Ptas.

VISION met-in



P.V.P.: 305.000 Ptas.

CRM 75R

AGUSTI & PARTNERS



MOTUL con HONDA

HONDA

VENTAS TOTALES (Enero-Abril 90)



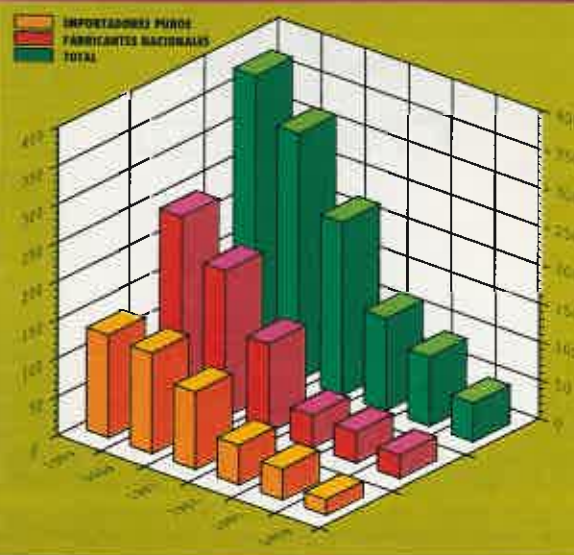
LIDER.
El grupo Seat-Audi-VW es el líder total del mercado español.

VENTAS ANUALES (Península y Baleares)



MAS IMPORTADOS
Los coches importados son ya un tercio del total nacional.

IMPORTACION ANUAL (Península y Baleares)



CADA VEZ MAS.
Los fabricantes nacionales cada vez importan más.

IMPORTACIONES

LAS VENTAS SE MULTIPLICAN

MAS de un tercio de los coches que se venden en España son importados. A lo largo de 1989, se importaron concretamente, 364.150 unidades, que representan el 34 por ciento de las ventas totales; porcentaje que se ha visto multiplicado por cuatro en sólo cinco años, puesto que en 1984 esa cuota era de un 8,3 por ciento.

De seguir en esta línea de progresión geométrica, y sin tener en cuenta lo que pueda pasar a partir del 1 de enero de 1993, cuando se lleve al arancel cero para los coches procedentes de la CEE, en menos de otros cinco años, la mitad de los turismos matriculados en España, estarían fabricados fuera de nuestras fronteras.

A la vista de este panorama, un tanto sombrío y hablando siempre sobre el papel, con unos cuadros y unos gráficos delante se podría pensar que los fabricantes españoles lo pueden estar pasando mal pero no tanto por las importaciones en sí, sino debido a la gran recesión por la que está atravesando el mercado.

Por otra parte, ni se puede ni se debe dramatizar ni tampoco generalizar. El boom de las importaciones les ha afectado de muy diversa manera a unos y a otros, siendo incluso para alguno su tabla de salvación. La verdad es que no todos han sabido, o mejor dicho, han podido adaptarse de igual manera, ya que no es sólo cosa de voluntad, sino de posibilidades de importación, y en eso juega un papel fundamental la gama de modelos de que dispongan las respectivas casas-madre, naturales o adoptivas. Así mientras Seat puede ofertar toda la gama de coches, de Audi y Volkswagen, Opel también pueden hacerlo con todos los Kadett 3 y 5 puertas y con los Vectra y Omega. Por su parte Citroën y Renault prácticamente sólo pueden importar un modelo y además de la gama alta que lógicamente tiene un menor peso específico en el cómputo de las ventas generales. Por ello, volviendo a la fría estadística y de acuerdo con los datos del ANIACAM, se puede comprender que mientras Opel importa el 45,3 por ciento de los coches que se venden en España y Seat, cerca del 36, Renault sólo lo hace en un 4,7 y Citroën en un 5,2 por ciento, y siguiendo con datos del primer cuatrimestre de este año, el grupo Seat ha sido el que más ha importado, con 25.200 unidades, seguido de Opel con 21.560 y de Peugeot con 12.846, Ford con 7.929 y ya con cifras más bajas Renault con 3.200 unidades y Citroën con 1.594.

Entre todos los importadores «puros» (que no tienen fábrica en España), vendieron el año pasado 135.481 coches, o lo que es lo mismo, un 37,2 por ciento de todas las importaciones y un 12,7 de las ventas totales, aunque últimamente parece que están pasando también por una cierta crisis, ya que mantienen su cuota de participación en el mercado general, pero descienden en relación con el de importados. Fiat sigue siendo el principal importador de los «puros» con 23.295 unidades en los cuatro primeros meses de este año, copando el 19 por ciento de todas las importaciones efectuadas en ese periodo y un 6,5 de todas las ventas, seguida de Alfa Romeo con una cuota de importación del 4,4, del grupo Rover y de BMW con un 3,1 cada uno y de Mercedes y de Nissan con un 2,3 y un 2,1 por ciento respectivamente. ○



FORD TRANSIT AUTOMATICA CARGA SIN ESFUERZO

FORD acaba de introducir el cambio automático en la Transit. Se trata de un cambio de 4 relaciones denominado A 4LD que ha sido diseñado por el Grupo Europeo de desarrollo de productos de la compañía. Este cambio se ha fabricado en la planta que Ford tiene en Burdeos (Francia).

El esquema básico del cambio automático A 4LD es el mismo de un cambio automático tradicional. Dispone de un convertidor de par que acciona una caja de engranajes epicíclicos mandada por control hidráulico. Las diferencias funda-

mentales son que este cambio lleva un embrague de fricción accionado hidráulicamente, entre la tapa del convertidor y su turbina que permite bloquear la tercera y la cuarta velocidad y dispone de un engranaje planetario más entre el convertidor y la caja principal, para la supermarcha.

El mando del cambio se realiza mediante presión hidráulica procedente de una bomba y una válvula de tipo laberinto que recibe las señales normales del régimen y carga de motor, velocidad del coche u posición de la palanca de cambio.

El equipamiento de la Transit automática es completo, destacando la posibilidad de incorporación de dos sistemas de aire acondicionado. El primero de los modelos tiene un precio aproximado de montaje de 210.000 pesetas, mientras que el sistema que cuenta con dos evaporizadores, sale por unas 340.000 pesetas.

G.S.

EN POCAS PALABRAS

● PEGASO: UN CHASIS MEJOR

Pegaso acaba de lanzar al mercado una nueva versión del chasis cabina con aplicación específica para cubas de hormigón. Este nuevo camión cuenta con elementos como una nueva caja de cambios Fuller de toma constante, ruedas de disco de serie, mayor maniobrabilidad por reducción del radio de giro que ahora es de 9 metros y un depósito de combustible con capacidad de 200 litros.

● REBAJA PEUGEOT

Peugeot ofrece durante todo este mes una interesante línea de financiación para los 205. Por poner un ejemplo, dando un 33 por ciento de entrada en la compra de un 205 Junior, las cuotas mensuales se alargan a 56 en las que hay que pagar 17.400 pesetas al mes.



BARCELONA **GUINDAS DE LA SEMANA**

CAR 10, que está en la calle Infanta María Teresa número 10 tiene a la venta esta semana un deportivo tradicional. Se trata de un Porsche 911 Carrera de color gris. El coche se matriculó en el año 87, pero su estado es perfecto. Dispone de aire acondicionado, tapicería de cuero y equipo estereofónico Kenwood. Tan sólo ha recorrido 35.000 kilómetros y cuenta con una garantía de 6 meses. El precio de venta es de 5.500.000 pesetas.



● PRECIOS KAWASAKI

Derbi, marca que comercializa los productos de Kawasaki, ha hecho públicos los nuevos precios de sus modelos. La Z 400 cuesta 675.000 pesetas, la CPZ 500 S sale al mercado por 775.000, por su parte la Vulcan 500 tiene un precio de 778.000 pesetas. La GPX 600 R tiene un precio de venta de 949.000 y la nueva ZZR 600 1.076.000. La versión de Trail: la Tengai costará 797.000 pesetas. Los modelos altos de la gama tienen unos precios más elevados. Así la ZXR 750 vale 1.369.000 pesetas, la GPZ 900 R, 1.145.000 y la ZZR 1.100, 1.596.000 pesetas.

● SEAT CON AIRE

Durante todo este mes, Seat oferta un descuento que oscila entre las 150.000 y las 200.000 pesetas. Además, en cualquier versión de 90 o 100 caballos el aire acondicionado se incluye como equipamiento de serie y es gratuito.

● EXITO RENAULT

Para festejar el que durante 1989 el 19 ha sido el modelo más vendido, Renault ha decidido rebajar en 119.000 pesetas el precio de este modelo durante el mes de junio. Esta oferta únicamente es válida para las versiones de 3 y 5 puertas del 19 así como los Chamade. Los TXi y 16 válvulas quedan fuera de la misma.

MADRID **EN Automóviles Bailén, que está situado en la calle Bailén número 217 se oferta un Renault 19 TR matriculado en 1989. El Renault es de color blanco, no cuenta con extras de ningún tipo, pero tan sólo tiene en su indicador la cantidad de 20.000 kilómetros recorridos. Dispone de una garantía de tres meses y se vende por un precio interesante: 975.000 pesetas.**



ptas. Lavafaros: Sierra Ghia, Familiar y XR 4x4: 28.000 ptas. **Elevalunas eléctrico:** Fiesta CLX,S y XR2: 43.000 ptas. Fiesta CL (5 puertas): 48.000 ptas. Escort XR3i,RS turbo: 53.000 ptas. **Elevalunas eléctrico trasero:** Scorpio GL: 59.000 ptas. **Españoles remotos termoelectrónicos:** Escort GT,Ghia,XR3i,RS turbo y Cabrios: 22.000 ptas. Orion GT y Ghia: 22.000 ptas. **Antena en luneta térmica:** Fiesta CL y Ghia: 9.000 ptas. Escort CL,Ghia, XR3i y Country: 9.000 ptas. Orion CL y Ghia: 22.000 ptas. **Llantas de aleación:** Escort XR3i y Cabrio: 61.000 ptas. Orion Ghia 1.8i: 61.000 ptas. Sierra XR4x4: 73.000 ptas. **Equipo opcional:** Fiesta (elevalunas eléctrico, cierre centralizado) versiones 3 puertas CLX,S y XR2: 43.000 ptas. Versión 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Escort XR 3i y RS turbo: 61.000 ptas. **Equipo Lujo:** Escort Ghia: 410.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.

Honda Civic	1.650	130	191	8,1	12,78	2.840.488
CRX	1.650	130	212	7,2	12,07	2.970.487
Honda Concerto 1.6i 16v	1.590	130	196	11,0	15,56	2.785.713
Honda Accord 2.0i	1.997	135	202	9,1	13,86	3.550.487
Honda Prelude EX*	1.958	150	204	8,5	13,10	3.990.487
Honda Prelude EX Aut.*	1.958	150	180	9,1	13,57	4.140.787

OPCIONES: Cambio Automático: Accord: 150.000 ptas.

INNOCENTI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.

990 SE	993	53	143	7,3	10,39	1.360.350
990 SL	993	53	145	7,3	10,73	1.236.651
990 MSE Aut.	993	53	145	7,4	11,01	1.436.989
Turbo De Tomaso	993	72	162	8,9	12,15	1.536.706
990 Dese	993	37	124	5,7	7,99	1.525.906

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.

Trioper 3 p. DLX	2.371	100	181	8,1	10,34	2.143.300
Trioper 5 p. DLX	2.371	100	181	8,1	10,34	2.143.300

JAGUAR

C.de Salamanca. Tel.: (91) 253 34 00.

XJ 6, 4.0	3.980	235	225	13,3	18,74	7.997.551
4.0 Sovereign Autom.*	3.980	235	220	14,4	19,67	8.171.352
Daimler 4.0	3.980	235	220	14,4	19,67	8.431.351

OPCIONES: Pintura Metalizada: 4.0 Berlina: 127.500 ptas. Llantas de aleación: 4.0 Berlina: 168.300 ptas. **Diferencial autoblocante:** 4.0 Berlina: 46.920 ptas. **Techo corredizo:** 4.0 Berlina: 169.840 ptas. **Nivelador de suspensión:** 4.0 Berlina: 120.000 ptas. **Ribete tapizado:** 4.0 Berlina y Baimler 4.0: 89.820 ptas. **Tapicería no estándar (Magnolia):** 4.0 Berlina y Baimler 4.0: 91.800 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

VAZ 2104	1.294	63	148	7,6	11,24	920.194
VAZ 2105	1.294	63	148	7,6	11,24	863.089
Samara (2106)	1.288	65	150	8,2	11,02	1.066.727
Samara Sp	1.288	65	150	8,2	11,43	1.067.756
Samara 1.5 Sp	1.500	75	160	7,7	11,3	1.045.727
Samara 1.5 Sp	1.500	75	160	7,7	11,3	1.118.852
VAZ 2107	1.452	77	162	10,6	13,84	993.530
Niva T1*	1.589	78	127	11,5	14,48	1.352.456

OPCIONES: 71.674 ptas. Juego de molduras: 3.875 ptas. **Tapón de gasolina con llave:** 1.350 ptas. **Volante deportivo:** 8.800 ptas. **Juego de alfombras:** 1.500 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LANCIA

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 16 16.

Y10 Fire*	993	45	148	6,0	10,27	1.104.729
Y10 LX 1.1	1.108	57	161	6,1	9,77	1.264.379
Y10 GT 1.3	1.301	78	175	7,2	10,91	1.451.909
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,88	1.628.208
Delta World Champion 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.626.197
Delta 1.6 16v	1.585	108	187	9,1	13,96	1.897.679
Delta World Champion 1.6 16v	1.585	108	187	9,1	13,98	1.797.918
Delta HF Turbo 1.6	1.585	140	204	9,6	15,57	2.298.104

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fila, Y 10 Fire: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema 1.6 i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e., SW: 49.427 ptas. **Techo abrible:** Y 10 Fila, Y 10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 60.160 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. **Cinturones de seguridad pasivo:** Y 10 Fire: 18.088 ptas. **Check Control, Vacuometro, Cuarenta revoluciones y manómetro de aceite:** Y 10 Fire: 43.890 ptas. **Pintura metalizada:** Y 10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF-Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma TD: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo-Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS SW: 39.900 ptas. **Aire acondicionado:** Delta 1.600 i.e.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. **Servodirección:** Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 59.850 ptas. **Ruedas de aleación:** Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. **Trip Master y Check Control:** Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. **Cortina Parasol/Apoyacabezas posterior:** Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. **Ruedas de aleación con neumáticos de perfil bajo:** Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. **Asiento anterior con mando eléctrico calefacción:** Thema i.e., Turbo: 73.150 ptas. **Tapicería Cuero:** Thema i.e., Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 8.32: 133.000 ptas. **Red:** Thema Turbo i.e., SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Thema Turbo i.e., SW, Thema Turbo DS SW: 29.280 ptas. **Calefacción Automática:** Thema Turbo i.e., SW: 39.767 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LAND ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.

Discovery TD Base	2.498	113	147	9,3	10,09	3.299.919
Discovery TD Lujo	2.498	113	147	9,3	10,09	3.550.144
Range Rover EFI 2p v 8	3.947	187	179	15,3	20,30	3.688.043
Range Rover EFI 4p	3.947	187	179	15,3	20,30	6.264.203
Range Rover EFI Aut. 4p	3.947	187	179	16,2	21,01	6.754.203
Range Rover SE 4p	3.947	187	179	15,3	20,30	7.414.204
Range Rover SE Aut. 4p	3.947	187	179	15,3	20,30	7.914.202
Range Rover TD* 2p	2.500	121	152	10,4	11,33	3.688.043

OPCIONES: Pintura especial: Toda la gama Discovery: 60.107 ptas. **Pintura metalizada:** Versiones de 2 puertas del Range: 89.253 ptas. **Aire Acondicionado:** Toda la gama Discovery: 249.775 ptas. Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. **Versiones de 2 puertas de Range. Bandeja trasera:** 50.000 ptas. **Electric Pack:** Versiones de 2 puertas del Range: 277.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LOTUS

Tayre. Tel.: (91) 259 94 63.

Lotus Excel	2.172	183	217	11,4	15,31	7.699.787
Lotus Esprit HC	2.172	183	217	11,7	15,12	8.301.109
Lotus Esprit Turbo	2.172	218	245	14,9	19,02	10.038.634

OPCIONES: Aire acondicionado: excel: 325.000 ptas. **Sprit HC, Sprit Turbo:** 360.000 ptas. **Preinstalación de radio:** Excel: 75.000 ptas. **Sprit HC, Sprit Turbo:** 90.000 ptas. **Tapicería de piel integral:** Excel: 500.000 ptas. **Sprit HC, Sprit Turbo:** 400.000 ptas. **Tapicería de piel y paño:** Excel: 275.000 ptas. **Pintura metalizada:** Excel: 175.000 ptas., **Sprit HC, Sprit Turbo:** 200.000 ptas. **Pintura perlada:** Excel: 275.000 ptas., **Sprit HC, Sprit Turbo:** 300.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MASERATI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.

222	1.996	220	214	11,7	17,47	6.063.524
422	1.996	220	214	11,7	17,47	7.082.767
Spider	1.996	220	214	11,7	17,47	8.050.174
222 SE	2.790	250	240	14,6	19,76	7.347.316

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo V.máx. km/h. 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
--------	-----------------	-------------	-----------------------------	-------------------------	--------------------

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 64.563 ptas. 422, 430: 88.878 ptas. 228: 88.650 ptas. **Techo corredizo:** 422, 430: 175.331 ptas. **Suspensión ACT: 2.24 V:** 172.000 ptas. **Cambio Automático:** 222-E, 430, Spider-E, 228: 194.102 ptas. **Tapicería de Piel:** 222: 256.696 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. **Dirección Asistida:** 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Tecnitrade. Tel.: (91) 262 42 35.

Mazda 323 F*	1.840	140	201	8,4	14,63	3.200.454
Mazda 323 GT*	1.840	140	199	8,4	14,63	2.910.514
Mazda 323 4 W D	1.597	150	205	10,6	16,36	3.552.214
Mazda MX-6*	1.597	115	183	8,5	13,51	3.336.019
Mazda MX-6 LSD	1.697	115	183	8,5	13,51	3.746.989
Mazda 626 2.0 i 16v*	1.998	148	210	10,0	14,36	3.758.913
Mazda 626 4 W S	1.998	148	210	10,0	14,69	3.973.419
Mazda 626 Coupé	1.998	148	210	10,0	14,77	3.836.944
Mazda Coupé 4 W S	1.998	148	210	10,0	14,89	4.147.649
Mazda 626 Hatchback	1.998	148	210	10,0	14,69	3.636.099
Mazda 626 Hatchback 4WS	1.998	148	210	10,0	14,89	4.046.569
Mazda RX-7	2.616	150	210	10,3	15,23	4.996.153
Mazda RX-7 Turbo	1.308	200	234	11,9	16,49	8.510.223
Mazda RX-7 Cabrio	1.308	200	234	11,9	16,46	7.008.773
Mazda 929 3.0 i	2.954	190	216	13,0	17,14	5.925.624

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.

190*	1.997	105	176	8,4	13,43	3.501.989
190 E*	1.997	122	195	9,5	14,36	3.730.514
190 E 2.3*	2.299	136	203	9,8	14,61	4.016.484
190 E 2.8*	2.599	166	209	11,5	17,06	4.796.504
190 E 2.5 16*	2.500	204	235	10,8	15,99	7.086.104
190 D*	1.997	72	184	7,3	10,56	3.446.079
190 D 2.5*	2.497	90	177	8,4	9,93	3.676.719
190 DT 2.5*	2.497	122	192	8,6	9,77	4.362.264
200	1.997	109	187	9,0	13,89	4.127.300
200 E	1.997	122	195	9,5	13,90	4.389.604
200 T	1.997	109	189	10,2	14,34	4.693.240
200 TE	1.997	122	203	9,8	14,34	4.964.164
200 D	1.997	72	160	7,8	9,97	4.178.451
200 T Diesel	1.997	72	160	7,8	9,92	4.823.360
230 E*	2.299	136	202	9,8	14,12	4.559.315
230 TE	2.299	136	203	9,8	14,17	5.142.394
230CE	2.299	136	180	10,3	14,49	5.696.115
250 D*	2.497	90	176	7,7	9,21	4.599.455
250 D Turbo	2.497	126	195	7,7	9,81	5.320.604
250 Turbodiesel	2.497	90	176	7,7	9,28	5.201.139
260 E	2.599	170	203	11,9	15,90	5.345.874
260 E 4 Matic	2.599	170	218	10,1	14,58	6.602.724
280 SE	2.599	166	205	11,9	15,90	6.375.294
300 CE	2.962	188	228	12,1	16,04	6.927.244
300 CE 24v	2.960	231	240	13,1	17,44	7.867.554
300 E*	2.962	190	228	11,2	15,38	8.786.104
300 E 24v	2.960	231	240	13,1	17,44	8.496.324
300 TE	2.962	190	230	11,2	15,38	8.358.004
300 TE 4 Matic	2.962	190	230	11,2	15,38	8.810.864
300 TE 24v	2.960	231	240	13,1	17,44	7.084.234
300 SE	2.962	188	210	12,1	16,04	6.828.164
300 SEL	2.962	188	210	12,1	16,04	7.335.544
300 SL	2.962	188	210	12,1	16,65	9.510.104
300 SL 24v	2.960	231	240	13,1	17,44	10.540.664
300 E 4 Matic	2.962	190	230	11,2	15,38	7.017.694
300 D*	2.998	109	192	8,6	9,92	5.006.959
300 D 4 Matic	2.998	109	192	8,6	9,92	6.338.829
300 Turbodiesel	2.998	109	192	8,6	10,00	5.602.564
300 T Turbodiesel	2.998	147	196	9,6	10,56	6.666.564
300 T D Turbo 4 Matic	2.998	147	196	9,6	10,56	7.385.404
420 SE	4.196	218	219	13,0	17,85	8.276.190
420 SEL	4.196	218	219	13,2	18,00	8.852.090
420 SEC	4.196	218	219	13,2	18,00	11.083.290
500 SE	4.793	245	230	11,4	16,57	8.932.210
500 SEL	4.793	245	225	11,4	16,57	9.776.430
500 SEC	4.793	245	225	11,4	16,57	11.694.290
500 SL	4.793	245	225	11,5	17,32	13.307.860
560 SE	5.547	300	260	15,1	19,40	1

Modelo	Cilindrada	Potencia CV	V máx km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km	Precio total
--------	------------	-------------	------------	-----------------------	----------	--------------

VOLVO

Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.

Modelo	Cilindrada	Potencia CV	V máx km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km	Precio total
340 GL 4P	1.721	83	161	8,8	13,74	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	155	7,9	12,27	1.807.708
360 GLT 3P	1.988	118	181	10,5	15,09	2.349.489
360 GLT 4P	1.988	118	181	10,5	15,09	2.523.719
360 GLT 5P	1.988	118	181	10,5	15,09	2.442.639
440 GLT	1.721	106	183	9,1	13,06	2.722.289
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	15,36	2.841.754
460 L	1.721	106	180	8,8	12,82	2.902.339
460 Turbo	1.721	122	196	11,0	15,58	3.855.434
480 ES	1.721	106	186	9,0	13,50	3.361.519
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	14,22	3.766.394
244 GL	1.721	115	170	10,0	14,59	2.908.759
244 GL Diesel	2.316	133	175	11,7	15,19	3.228.054
244 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.098.808
245 GL	2.316	133	170	10,0	14,59	3.065.719
245 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.281.018
740 GL	2.316	117	166	12,8	17,20	3.195.063
740 GL 5P	2.316	131	180	13,1	17,22	3.894.714
740 GL 5P	1.986	121	185	10,5	15,17	3.505.024
740 GL Diesel	2.383	82	169	11,2	11,58	3.571.759
740 TD Inter*	2.383	109	172	12,5	12,67	4.259.849
740 GLT	1.986	139	191	11,5	15,96	3.955.154
740 Familiar TD*	2.383	109	172	12,5	12,67	4.695.436
740 Familiar Inter*	1.986	160	186	11,6	16,25	5.273.190
740 Turbo 16 v	1.986	200	215	13,0	18,48	6.066.703
745 GLE	2.316	131	180	13,1	17,22	4.188.844
745 TD Inter	2.383	122	172	12,5	12,67	5.017.899
760 GLE Aut.	2.849	170	190	11,3	16,02	6.303.873
760 GLE Turbo D Inter*	2.383	122	172	10,5	11,39	6.584.738
780 T Inter*	2.316	182	205	12,3	16,59	6.881.894
780 Aut.	2.849	170	181	12,2	16,53	9.786.940

OPCIONES: Pintura metalizada: 340, 360: 50.000 ptas. 240, 240 ranchera: 55.000 ptas. 740, 745: 65.000 ptas. 760: 70.000 ptas. Elevalunas eléctricos delanteros: 240 y 240 ranchera: 55.000 ptas. 740 y 745 State: 62.000 ptas. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros: 740, 745 State: 36.000 ptas. Llantas de aleación: 740, 745 State: 114.000 ptas. Techo corredizo manual: 740, 745 State: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. Techo corredizo eléctrico: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat: 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. Retrosivores térmicos y eléctricos: GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Synco, 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 Synco, 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 16V, GTI G-60 y Cabrio Quartett: 51.647 ptas. Llantas de aleación: Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V: 117.144 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.

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.**

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V máx km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km	Precio total
--------	-----------------	-------------	------------	-----------------------	----------	--------------

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V máx km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km	Precio total
--------	-----------------	-------------	------------	-----------------------	----------	--------------

YUGO

Carslavia. Tel.: (91) 611 55 13.

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V máx km/h	Consumo litros/100 km	Coste/km	Precio total
--------	-----------------	-------------	------------	-----------------------	----------	--------------

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. Spoiler delantero: 55GL: 22.000 ptas. Spoiler delantero: 55GLS: 34.000 ptas. Aleron porton: Toda la gama: 13.600 ptas. Aleron 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.

COCHES USADOS (En miles de pesetas)

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

ALFA ROMEO

Modelo	89	88	87	86	85	84	83	82
Alfasud	—	—	—	—	—	430	400	380
Alfasud TL	—	—	—	—	—	550	490	440
Alfa 33 SL	—	—	—	—	790	650	610	—
Alfa 33 QD	—	—	—	—	820	710	640	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 T.S.	1070	900	820	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 CV	1220	1030	940	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1080	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1380	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 América	1880	1580	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1940	1740	1150	1030	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	980	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1800	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 CV	1860	1580	1430	1250	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	980	780	—	—	—
Alfa 90 2.5	1880	1430	1200	970	—	—	—	—
Alfa 90 2.4 TD	1560	1430	1260	1060	870	—	—	—
Sprint Veloce	—	—	—	—	—	460	380	—
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	700	620	—	—
Sprint 1.7 CV	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GT 2.0	1270	1180	1030	870	770	680	620	—
GT 2.5	1620	1480	1300	1100	980	840	760	—
Alfaetta Q.v	—	—	—	540	450	380	300	—
Alfaetta TD	—	—	—	636	550	470	410	—
Giuletta 1.8	—	—	—	470	410	370	—	—
Giuletta 2.0	—	—	—	570	470	420	—	—
Spider 2.0	1860	1520	1280	1060	900	730	660	—
Spider 2.0 Q.V.	1900	1700	1500	—	—	—	—	—
184 Twin Spark	2300	—	—	—	—	—	—	—
184 3.0 V6	2980	—	—	—	—	—	—	—
184 2.5 TD	2400	—	—	—	—	—	—	—

CITROËN

Modelo	89	88	87	86	85	84	83	82
2 CV	—	—	—	320	280	240	190	120
Dyane 6	—	—	—	—	—	170	130	100
Mehari 4 p.	—	—	—	370	310	280	240	190
LNA	—	—	—	—	250	190	170	150
AX 11 RE	—	—	—	—	280	240	180	170
AX 11 RE 5 p.	710	610	—	—	—	—	—	—
AX TRE	760	650	590	—	—	—	—	—
AX TRE 5 p.	900	880	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p.	960	740	—	—	—	—	—	—
AX 14 T2S	880	750	690	—	—	—	—	—
AX 14 T2S 5 p.	920	790	—	—	—	—	—	—
AX GT	960	820	740	—	—	—	—	—
AX GT 5 p.	980	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD	980	850	770	—	—	—	—	—
AX 14 RD 5 p.	1020	890	810	—	—	—	—	—
AX TRD	740	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD 5 p.	770	—	—	—	—	—	—	—
Visa 11 Club y ES	—	—	—	430	370	310	260	230
Visa 11 Super E y X	—	—	—	—	—	340	280	230
Visa GT	—	—	—	—	—	380	330	290
Visa 11 E	—	—	—	—	—	390	320	270
Visa 11 RE	—	—	—	—	—	410	360	290
Visa Challenger	—	—	—	—	—	510	450	370
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	—	610	530	440
Visa GT	—	—	—	—	—	980	850	770
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	—	—	890	780	690
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	—	—	710	620	530
GSA 11 y Break	—	—	—	—	—	—	—	120
GSA 13 Special y Club	—	—	—	—	—	—	—	270
GSA Pallas	—	—	—	—	—	—	—	310
GSA Break Special	—	—	—	—	—	—	—	240
GSA X1	—	—	—	—	—	—	—	420
GSA X3	—	—	—	—	—	—	—	320
GSA X5	—	—	—	—	—	—	—	280
BX	700	720	650	510	430	—	—	—
BX 14 E RE y Leader T	980	810	740	670	530	440	340	—
BX 14 E RE y GE	1030	870	790	710	—	—	—	—
BX 16 RS	—	—	—	—	580	485	400	—
BX 16 TS	1080	—	—	—	—	—	—	—
BX 16 TGS	1140	—	—	—	—	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	880	700	580	480	—
BX 19 TGS	1210	—	—	—	—	—	—	—
BX 19 TRS GT y Athena	1330	1120	1020	920	—	—	—	—
BX 19 GTI	1440	1220	1110	—	—	—	—	—
BX 19 GTI 16 V	1520	1300	1190	—	—	—	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1280	1140	1030	—	—	—	—
BX D	1110	950	850	760	—	—	—	—
BX 19 D y RD	1180	1010	910	810	650	520	410	—
BX 19 TRD	1250	1080	980	880	690	550	430	—
BX 19 TRD Turbo	1450	1230	—	—	—	—	—	—
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	910	—	—	—	—
CX 20 y Reflex	—	—	—	—	—	390	310	240
CX 22 TRS	1300	1100	920	740	—	—	—	—
CX 2400 GTI	—	—	—	—	—	1420	1190	960
CX 25 GTI	—	—	—	—	—	2400	2040	1840
CX 25 GTI Turbo 2	—	—	—	—	—	2740	2340	2100
CX Prestige Turbo	—	—	—	—	—	1670	1390	1170
CX 25 D y RD	—	—	—	—	—	1640	1390	1170
CX TRD Turbo	—	—	—	—	—	2070	1750	1580
CX 2500 D Fam. / D Sup.	—	—	—	—	—	—	—	580
CX 25 RDT Familiar	—	—	—	—	—	2120	1810	1620

AUDI

Modelo	89	88	87	86	85	84	83	82
80 CL	—	—	—	—	—	650	580	520
80 CD	—	—	—	—	960	900	810</	

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Granada Glna 2.0 i Familiar, Sierra 1.8 4p, Sierra GL 2.0 4p, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 280 E, 280 CE, 280 TE, Omega CD 2.3 TD, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, Omega Diamond, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like A 112 Junior TC, A 112 LX, A 112 Abarth, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Corsa City 1.0 3p, Corsa Swing 1.0 3p, Corsa Base, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, Omega Diamond, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 190 D, 200 D, 200 D 2.5, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like 280 E, 280 CE, 280 TE, Omega CD 2.3 TD, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, Omega Diamond, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes models like R-5 TL, R-5 GTL, R-5 TS, R-5 TX, R-5 Turbo, etc.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción



BIANCHI EN ESPAÑA

La marca italiana de bicicletas Bianchi, encuadrada dentro del grupo Motovespa, presenta su gama de Mountain Bike denominada Ragno (araña). Varios modelos que abarcan diferentes necesidades con el empleo de materiales de alta sofisticación y con precios que van desde las 56.950 pesetas del modelo básico hasta las 159.950 pesetas de la Araneus que emplea las más ligeras y resistentes aleaciones.

**NUEVO
CONCESIONARIO MASERATI**

AUTOMERCADO de León, S.A. es el último concesionario que acaba de sumarse a



**250.000 MOTORES
MERCEDES**

RECIENTEMENTE ha salido de la fábrica Mercedes de Barcelona el motor número 250.000 de la serie OM-615/616. Estos motores se fabrican con cilindra-

DIRECTOR DE PENNZOIL

CARLOS de Vicente Sández se ha incorporado recientemente a Pennzoil Española, S.A. como director General tras



haber estado trabajando durante un año y medio en Repsol Petróleo, y dos años en Repsol Distribución como Director General de Lubricantes. Desde su nuevo puesto dirigirá la implantación de esta marca en España, marca que está formada al 50 por ciento por Pennzoil -empresa norteamericana dedicada al campo de los aceites lubricantes- y por Camping Gas Española, S.A.

CITROEN RENOVO CON ADA

CITROEN Hispania renovó con ADA, Ayuda del Automovilista, el acuerdo que tienen desde 1984, por el que ADA presta su asistencia a los vehículos Citroën vendidos en España.

Esta clase de acuerdos entre principales marcas de automóviles con empresas que cubren los servicios y posibles incidencias que pueden acontecer a los mismos en su uso, son la consecuencia lógica del avance en la calidad de vida del ciudadano.

La renovación del acuerdo fue firmada por Emilio Arteaga, Jefe de Ventas de Citroën, y Angélica Amieva, vicepresidenta de ADA.

**NUEVA
TARJETA RENAULT**

La nueva tarjeta Renault, que se comercializa desde el pasado 1 de julio, permite, en exclusiva, el pago de cualquier servicio proporcionado en las gasolineras adheridas a la Red 24 H, que en total cuenta con más de 1.000 gasolineras en toda España, lo que representa aproximadamente el 50 por ciento del sector. Esto proporciona al cliente la comodidad de no llevar dinero en efectivo para adquirir la gasolina, produciéndose un aplazamiento en el pago durante el mes y sin ningún tipo de recargo.



Además el usuario, se ve beneficiado por una serie de descuentos en determinados establecimientos como hoteles, restaurantes, alquiler de coches... así como un seguro de 1.000.000 de pesetas incluido en las condiciones de la tarjeta H24

la red Maserati en la geografía española. La exposición, situada en la calle Padre Isla número 21 de León, tiene una extensión de 428 metros cuadrados y en ella también se comercializan, aparte de modelos Maserati, los vehículos Innocenti y las motocicletas Guzzi y Benelli

El sueño se hace realidad en el Lancia Dedra. Un vehículo de línea sólida y equilibrada, con toda la personalidad Lancia. Un vehículo con la tecnología más avanzada que incorpora soluciones innovadoras como la suspensión independiente a las cuatro ruedas, el cambio de sincronización desdoblada, la inyección electrónica integral y la posibilidad de incorporar el ABS.

Todo para hacer más seguro y dinámico el placer de conducir.

Placer que continúa en el interior con acabados en madera de Rosa Africana, salpicadero de diseño ergonómico y completa instrumentación de a bordo tanto en versión analógica como optoelectrónica.

Todo esto envuelto en el silencioso clima de

conducción que proporciona el sellado de la carrocería.

Así es la realidad de un coche como el Lancia Dedra; concluyente, al contar en la versión 2.0i con un equipamiento de serie que incluye entre otros: Servodirección, asiento del conductor regulable en altura, alzacristales eléctricos, llantas de aleación y neumáticos sobredimensionados, así como mando a distancia de apertura de puertas.

Un vehículo que le ofrece cuatro motorizaciones que van desde los 90 CV a los 120 CV en las versiones de gasolina y 92 CV de potencia en la versión Turbo diesel.

Un sueño que Vd. puede hacer realidad desde P.V.P. 2.038.890 ptas.

(válido Península y Baleares)



COMO SALVAR SETECIENTAS VIDAS (y II)

EN accidentes, avisar a las Autoridades y socorros, así como a los usuarios de la carretera, responde a criterios elementales, como vimos la semana pasada. Sin embargo, éstos se respetan rarísimas veces porque nos repugna idear de antemano semejantes actuaciones. Además, la sorpresa del acontecimiento, al igual que su dramatismo, nos hacen perder gran parte de nuestro sano juicio. Pues, lean nuestros cortos textos varias veces, fijense y conserven la calma.

Salvar vidas comienza por ustedes mismos que, como testigos, pueden ser arrastrados entre las víctimas añadidas por una falta de atención. Ocurre demasiado a menudo.

Antes de volver a los heridos veamos otros imperativos de sensatez.

- Nunca debe de intentarse apagar un fuego de gasolina o aceite con agua. El agua provoca una rápida expansión del incendio. Si no tienen extintor, utilicen tierra, arena o una manta.

- Cuando uno de ustedes llega primero al lugar de la desgracia, sobre todo si es testigo de los hechos, debe quedarse cerca de las personas accidentadas. Entonces, pedir a los que vienen, con el segun-

do y tercer coche, que avisen a los servicios de socorro, dándoles los debidos detalles que permitirán una intervención adecuada de los médicos y la Benemérita.

Las personas de los tres/cuatro coches siguientes avisarán a los demás usuarios de la carretera.

¡Respetar y hacer respetar los criterios del capítulo primero!

- No se paren nunca con brusquedad, salvo imperativo absoluto y pónganse siempre en arcén o carril de seguridad, a la extrema derecha.

- Si están en una carretera de poco tráfico: cortar el contacto del vehículo accidentado, asegurarse que los heridos pueden respirar correctamente (ver a continuación), cerciorarse de que no existe peligro añadido (caída, vuelco, incendio) y avisar a los servicios de socorro sin aguardar hipotética ayuda.

- No fume nunca en la proximidad de un accidente.

- Cuando las tareas están distribuidas, pida a los automovilistas de paso que no se paren. Cuanta menos gente mejor.

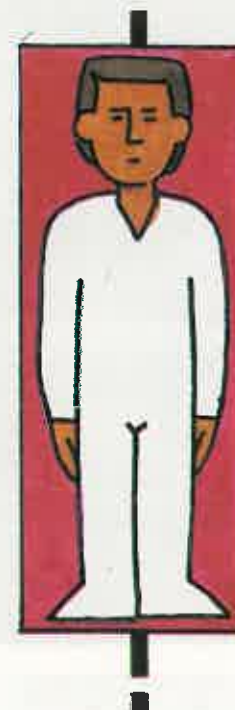
Volviendo a los heridos, insistimos nuevamente en la obligada sencillez de la actuación eventual de los testigos ante:

Hemorragia: si se aprecia una gran per-

Salvar vidas comienza por ustedes mismos que, como testigos, pueden ser arrastrados por una falta de atención.



2



dida de sangre espasmódica, se trata de una hemorragia. Ver cómo tratarla en el dibujo nº 1.

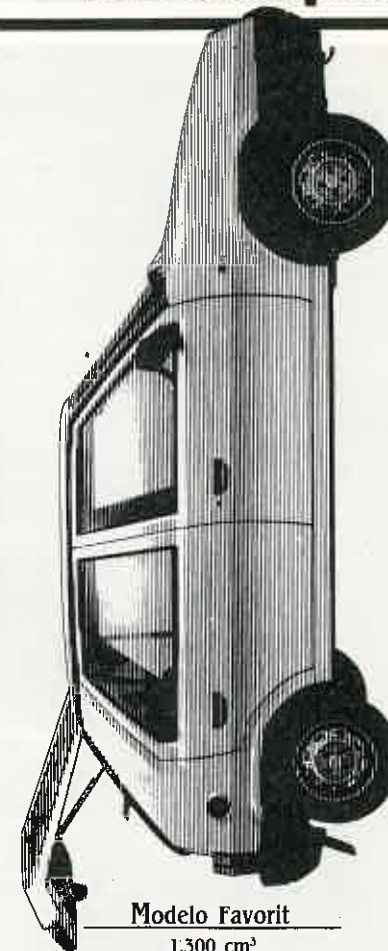
El herido está en el coche: Quitar las llaves del contacto. Poner suavemente la cabeza en el eje de la columna vertebral, sosteniéndola con prendas si el asiento no tiene apoyacabeza y no dejarle nunca como puede apreciarse en el dibujo nº 3. Quitar el cinturón de seguridad o cortarlo, quitar la corbata, desabrochar la camisa, el cinturón del pantalón y cualquier prenda que dificulte la respiración nunca sacarlo sin imperativo inmediato, se necesitan dos o tres personas para efectuar una extracción suave y rígida, sin tirar de los brazos. Luego, tumbar al herido en el suelo, en la forma dibujada en los esquemas nº 2 y nº4.

El herido está en el suelo: tumbarle con extrema suavidad, si no lo estuviera ya. Si está mal herido, si ha sido despedido del vehículo, colocarle como se indica en el dibujo nº 4. Nunca debe ser sentado un herido de consideración. Cualquiera que sea su postura inicial, nunca jamás coger a un herido de los brazos; Levantar un poco las piernas y tirar, en marcha atrás, muy, muy despacio, en el eje de la columna vertebral. Poner siempre una manta o prenda encima del herido.

Así se pueden definir los gestos y actuaciones básicas que salvarán a centenares de vidas, cada año, y evitarán miles de lesiones graves. Una asignatura vital que debería enseñarse en Auto-escuelas y colegios. Desgraciadamente, cuando el Estado y las Administraciones buscan sólo la seguridad de no tener ninguna culpa legal y la de cobrar multazos «salvadores», debemos organizarnos, con calma, y con la esperanza de que no hay mal que cien años dure.

Pierre Plicot

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



AMBULANCIAS

NEGOCIO A TODO RITMO

El traslado de enfermos en ambulancias, es un auténtico negocio para los propietarios de las empresas privadas del sector. A cambio, el servicio que se ofrece no es todo lo bueno que cabría esperar.

HACE quince años comenzó a trasladar enfermos en un Simca 1.200 y en algunas ocasiones los mismos celadores de los hospitales empujaban su vehículo para que arrancara. Hoy en día es uno de los empresarios más fuertes del sector en la Comunidad de Madrid. Cuenta con una flota de dieciocho ambulancias. Como este caso se están dando muchos más. El éxito, según explicaron a MOTOR 16 personas relacionadas con el mundo de las ambulancias, radica en ofrecer a los clientes unos precios bajos; el negocio consiste en realizar el mayor número de servicios posibles pagando a los empleados unos sueldos irrisorios. En algunas empresas privadas la jornada

laboral de los conductores de ambulancias es de 12 horas diarias por un salario mensual que oscila entre las setenta y ochenta mil pesetas. Muchos de ellos se ven obligados a trasladar enfermos a otras localidades al terminar su jornada para aumentar su sueldo, así reciben unas cuatro pesetas por kilómetro recorrido. El pastel es tan apetitoso que son numerosas las empresas piratas dedicadas al transporte de enfermos que actúan aunque no tengan todos los permisos y licencias en regla para poder trabajar. El número de empleados de estas empresas es el justo. Tan sólo una persona por vehículo ejerce las labores de conductor y camillero. En algunas ocasiones el conductor puede ir acompañado por un



MADRID- ALICANTE EN AMBULANCIA

EMPRESA	TOTAL	Ptas/Km.
Madrid	50.000	50*
Internacionales	65.000	80
Sta. Ana	50.000	80
Sta. Elena	64.500	70
Sta. Teresa	45.000	60
González	53.000	65
Alerta	65.000	67*
Alvarez	70.000	80
Europa	57.000	65
Gegúndez	59.800	65
Alonso	48.400	60

*Hay que añadir un plus de salida que puede rondar 5.000 pesetas. En caso de realizar el viaje en un día festivo o por la noche las tarifas se incrementan en un 20 por ciento.

ayudante que también se suele caracterizar por su inexperiencia y desconocimiento en las labores de traslado y auxilio de enfermos. No son raros los casos en que los familiares ayudan al conductor a evacuar al enfermo del domicilio al vehículo.

TRANSPORTE DE CADAVERES

El traslado de cadáveres resulta también muy beneficioso para las ambulancias aunque esté prohibido y penado por la Ley. MOTOR 16 se puso en contacto con diferentes empresas para trasladar a un supuesto cadáver desde un conocido hospital de Madrid hasta Zaragoza. Los servicios funerarios del Ayuntamiento de Madrid realizaban el viaje por 190.000 pesetas, incluido el ataúd más sencillo. Las ambulancias consultadas, tras aclararles que el cadáver

salía del hospital con un alta voluntaria y sin el certificado de defunción que sería emitido por un médico de la ciudad aragonesa, se prestaban sin ningún inconveniente a realizar el servicio. El precio pactado, con conocido cadáver desde un conocido hospital de Madrid hasta Zaragoza, rondaba las 65.000 pesetas. Otras empresas consultadas delegaban en propietarios particulares que se ofrecían a realizar el servicio por cantidades superiores cercanas a las 100.000 pesetas.

EQUIPAMIENTO BASICO

- Conductor y camillero.
- Bala de oxígeno.
- Aparato de ventilación manual.
- Dispositivo de aspiración de secreciones.
- Dispositivo fijo para suspender un frasco de solución para perfusiones endovenosas.
- Botiquín de socorrismo y primeros auxilios.
- Sábanas y mantas.
- Cuña.



UVI MOVIL. Son los vehículos mejor equipados. En algunas de ellas se pueden llegar a realizar operaciones quirúrgicas.

Los conductores de ambulancias deben estar en posesión del B2. Por norma general este requisito lo cumplen casi todos, aunque en algunas ocasiones, por falta de personal, se recurre a un conductor que no está en posesión de este carnet. Muchos de estos conductores provienen de

otras profesiones como taxistas, o jóvenes que acceden a su primer empleo. Su preparación en el trato de enfermos es inexistente, pero cursos aislados de primeros auxilios y la experiencia diaria les irá enseñando a salir de situaciones comprometidas.

Diariamente cada ambulancia tiene asignada una hoja de ruta con una serie de servicio fijos. Estos consisten en llevar enfermos a distintos centros hospitalarios para sesiones de rehabilitación, hemodiálisis,

trase todas de servicio. Algunos conductores de distintas empresas de ambulancias llegan a recomendar que en caso de máxima gravedad se dé aviso a la policía.

Respecto a las tarifas para particulares no existe una reglamentación aunque las asociaciones de ambulancias establecen unos toques máximos. El precio por kilómetro en carretera oscila entre 50 y 80 pesetas, aunque estas cantidades pueden variar según el estado en el que se encuentre el enfermo. Muchas empresas cobran

se utilizan para transportar pacientes cuyo traslado no conlleva el más mínimo riesgo ni necesita asistencia durante el mismo. Si el paciente necesita asistencia médica se emplean las UVI, que además de llevar un equipamiento completo deben aportar personal médico cualificado.

Todas las ambulancias deben ir dotadas, según los contratos realizados por la Seguridad Social con las empresas del sector, de un mínimo de material como una bala de oxígeno portátil, un dispositi-



BUEN NEGOCIO. Para ser rentable una ambulancia debe realizar un mínimo de quince servicios a nivel local

tos que reúnen a grandes muchedumbres también son foco de beneficios para las empresas privadas de ambulancias. En todo este tipo de concentraciones o actos son necesarias las ambulancias en unos casos, o las UVI en otros, como sucede en los festejos taurinos que se realizan en plazas que no cuentan con quirófano. En estos casos los ayuntamientos de los pueblos suelen recurrir a ambulancias del tipo UVI provenientes de empresas privadas porque resultan mucho más baratas



Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

Fortuna



lisis, etc. Como son bastantes los traslados que tienen que realizar y generalmente en las grandes ciudades hay mucho tráfico utilizan los rotativos de emergencia aunque no sean necesarios.

Cuando surge la llamada urgente, la hoja de ruta queda totalmente descontrolada ya que hay que dar prioridad a esa llamada entre otras razones, aparte de las éticas, porque económicamente son muy rentables, pues la tarifa sube a unas 6.500 pesetas frente a las 1.900 de la Seguridad Social. Pese a tratarse de un servicio urgente, se caracteriza por su tardanza al no existir un retén de ambulancias y encon-

también un plus por el mero hecho de mover la ambulancia, además de las circunstancias de festividad o nocturnidad que llevan incluida una sobretasa.

Para conseguir una rentabilidad aceptable cada ambulancia debe realizar un mínimo de quince servicios diarios de ámbito local ya que las tarifas que contratan con la Seguridad Social son de 1.900 pesetas por servicio en la ciudad de Madrid, y 40,75 pesetas por kilómetro en carretera.

Los vehículos empleados para el transporte de enfermos pueden variar según el servicio que deban prestar. Por un lado están las ambulancias convencionales que

vo de aspiración de secreciones, un botiquín de socorrismo y primeros auxilios, etc.

La realidad es bien distinta. En algunas ocasiones las balas de oxígeno están vacías, el dispositivo de aspiración no existe... Tan sólo disponen de la camilla, el oxígeno y el dispositivo fijo para enganchar el suero. La Seguridad Social tiene una serie de Inspectores para controlar que las «contratas» de ambulancias cumplan los requisitos mínimos indispensables. Es curioso que uno de estos inspectores, en un conocido hospital madrileño, según pudimos comprobar «in situ», «pa-



sase del tema» y dijese a los enfermos que esperaban un traslado en ambulancia que lo habitual es una espera mínima de dos horas.

Los casos en los que se utilizan las UVI son muy contados y siempre suelen ir bien equipadas, incluyendo el personal sanitario contratado eventualmente para el servicio que vayan a prestar. Los traslados en este último vehículo son mucho más caros. Se ha dado el caso de trasladar a un enfermo desde Madrid a Zaragoza en estas unidades y cobrar por el servicio 250.0000 pesetas.

Los festejos populares y acontecimien-

que las de organismos o instituciones oficiales. Por contra, el servicio que pueden prestar las empresas privadas es deficiente ya que esa UVI no está preparada ni con personal ni con medios para hacer frente a una urgencia como puede ser una simple cogida a un torero. En las UVI «públicas» el precio por prestar sus servicios es mayor aunque a cambio se ofrece la posibilidad hasta de realizar incluso una operación quirúrgica. Son auténticos minihospitales con ruedas. ○

J.C. Payo, J. Solano y B.Valdehita
Fotos: Alex Blanco



PRECIOS DE LOS CARBURANTES

NO HAY COMPETENCIA

El pasado 6 de julio, el Consejo de Ministros aprobaba la liberalización de los precios de los carburantes. Tras más de cincuenta años de monopolio estatal, las multinacionales extranjeras podrán fijar sus precios y romper las cadenas que les ataban a las directrices de Campsa

MADRID, 12 de junio de 1985. España firma el tratado de adhesión a la Comunidad Europea. Entre los compromisos que se adquieren figura la desaparición del monopolio de Campsa y la liberalización total del mercado del sector de los derivados del petróleo. Ante esta situación, las multinacionales petroleras se decidieron rápidamente a solicitar las autorizaciones necesarias para instalar sus estaciones de servicio en la Península. Comenzaron a construir gasolineras que se caracterizaban por su avanzado diseño, funcionalidad, amplitud y servicios complementarios. Mientras, el Ministerio de Industria trabajaba a marchas forzadas para reglamentar un sistema de precios con un tope máximo por su banda alta. Las multinacionales extranjeras que querían instalarse definitivamente en España exigen al Gobierno el cumplimiento de los compromisos adquiridos con la Comunidad sobre la desmonopolización de Campsa y un sistema de precios totalmente libre, tanto por arriba como por abajo y

la no intervención de la Administración. Cinco años más tarde de la firma del tratado de adhesión con la Comunidad Europea, concretamente el pasado seis de julio, y en cumplimiento de los acuerdos pactados, el Gobierno del presidente González daba luz verde al nuevo sistema de precios máximos para los derivados del petróleo. La tan deseada liberalización llegaba por fin, aunque fuera con topes máximos. Los consumidores veían, con el nuevo sistema de precios, la posibilidad de que alguna multinacional petrolera del sector pusiera sus tarifas por debajo del precio fijado por Campsa para su red. Esto por el momento no ha ocurrido, más bien todo lo contrario. La deseada liberalización de precios ha traído como consecuencia una subida en los carburantes, excepto en la gasolina sin plomo y gasóleo. Otras voces que ya se han hecho oír han sido las de la Confederación de Estaciones de Servicio que calificaban el nuevo sistema como técnicamente inviable, ya que es imposible adecuar los surtidores

La liberalización de los precios ha traído como consecuencia una subida en los carburantes.



INFORMACION. Cada quince días los precios serán revisados. Será necesario consultar los carteles informativos situados en las gasolineras.

españoles a las nuevas normas. Según la Confederación, los aparatos surtidores no se pueden modificar para la inclusión de céntimos y la variación quincenal por la insuficiencia de técnicos para realizar estas operaciones. De sobra era conocido que todas las compañías que forman parte de la red del monopolio de Campsa mantendrían los mismos precios. Como era lógico, aquellas multinacionales de la red paralela, que emplean la logística de Campsa, llevarían a cabo una política común de pre-

cios respecto a la red del monopolio hasta la liberalización «total» de 1992. No obstante los consumidores españoles tenían la esperanza de que alguna de las multinacionales de la red paralela, que no tienen ningún acuerdo con la red de Campsa, se desmarcaran por debajo de los precios fijados. Esto último no se ha dado. Entre los argumentos que se barajan, para continuar en la misma línea de precios, es que la incidencia de sus estaciones de servicio en la Península es mínima, tan solo una veintena y situadas en

GASOLINA ECOLOGICA

POR razones ecológicas y con el objetivo de incentivar el consumo de gasolina sin plomo, su precio se ha situado por debajo de la súper, concretamente a 78 pesetas. El ministro de Industria, Claudio Aranzadi, ha anunciado un plan de inversiones para aumentar el número de estaciones de servicio que ofrezcan al usuario la gasolina ecológica. En España existen tan solo 466 y se espera que para el próximo otoño se doble la cifra y se disponga en toda la geografía nacional, con una distancia media de 50 kilómetros en las carreteras. El consumo de la gasolina sin plomo se ha duplicado en lo que va de año y se espera que con la reducción de su precio aumente. Durante 1989 el consumo de gasolina sin plomo en España fue de 35.800.000 litros frente a los 105.000 de 1985.

lugares alejados de las grandes ciudades. Es de prever que la auténtica competencia comience con la construcción y apertura de nuevas estaciones de servicio por parte de las multinacionales extranjeras y cuando se produzca la liberalización total de los precios de carburantes en 1992. De todas formas no se descarta que para atraer clientes alguna se desmarque de los precios de Campsa y la tan deseada llegada de la liberalización se haga efectiva para los consumidores. **Javier Solano**

EL COCHE DEL AÑO



DESDE 6.342 Ptas. MS. CREDITO YAMAHA INFORMAR EN TU CONCESIONARIO OFICIAL ENTRADA: 2.500 Ptas. 16 MENSUALIDADES INTERES: 10% T.A.E. 18,74%



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 li-

nea 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.

ACTIVE YAMAHA



La tracción total ha dejado de ser un elemento anecdótico. Su incorporación a estas dos berlinas resalta sus virtudes y atenúa alguno de sus defectos.

VW PASSAT GT SYNCRO
CONTRA PEUGEOT 405 MI 16X4

SEGURIDAD SIN LIMITE

El precio de estas tracciones integrales, es sensiblemente superior al de sus homólogos de tracción delantera, pero en contrapartida, se benefician de un índice de seguridad muy superior.

Peugeot y Volkswagen, conscientes de su importancia, han aceptado el reto de las nuevas tecnologías y las están aplicando a los modelos de más aceptación del mercado. Peugeot, después de comercializar el 405 GRX4, un coche de carácter eminentemente familiar, incorpora esta

tecnología de moda, en su versión más deportiva, el Mi 16V. Volkswagen, después de incorporar la tracción Syncro en el Jetta y en el Golf, la comercializa ahora perfeccionada en su modelo Passat.

En las dos berlinas enfrentadas, el sistema de tracción integral no es conectable, sino permanente. El del Volkswagen, llamado Syncro, entra en funcionamiento cuando hay una diferencia de giro entre las ruedas del tren delantero y las del tren trasero.

El sistema Syncro carece del clásico di-

VIRTUDES

- Comportamiento muy bueno
- Confort y silencio de marcha
- Funcionamiento del motor

VW PASSAT GT SYNCRO
PRECIO: 3.915.236 PTAS.

- Cambio impreciso
- Desarrollos largos
- Postura de conducción

DEFECTOS

VIRTUDES

- Comportamiento
- Cambio rápido
- Motricidad

PEUGEOT 405 MI 16X4
PRECIO: 3.893.687 PTAS.

- Potencia a pocas vueltas
- Interruptor de la suspensión en el maletero

DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16

RIVALES

El Passat y el Peugeot 405 luchan dentro de uno de los segmentos más competidos del mercado.



SEGURIDAD A TOPE.

Ambos coches se mueven con mucha agilidad y, sobre todo, seguridad.

ferencial central, que reparte la fuerza motriz en una proporción fija entre los dos ejes. En su lugar se ha instalado un embrague de láminas, relleno de un aceite de siliconas de gran viscosidad y que reacciona de forma automática en cuanto se produce una diferencia de giro en las ruedas.

La transmisión Syncro transmite más rotación al eje cuyas ruedas tienen más adherencia y resta fuerza a las ruedas que patinan. Este reparto de potencia es variable siempre en función del grado de deslizamiento. En condiciones normales de rodaje en carretera, es el tren delantero el que recibe la mayor fuerza del motor, el Passat se comporta pues como un tracción delantera.

Aparte de la tracción total, al Syncro se

le ha incorporado un diferencial de bloqueo electrónico en el tren delantero, denominado EDS. La función del EDS es evitar que en condiciones especiales, una de las ruedas gire sin avanzar. Se obtiene así una tracción mayor e igual en las dos ruedas delanteras.

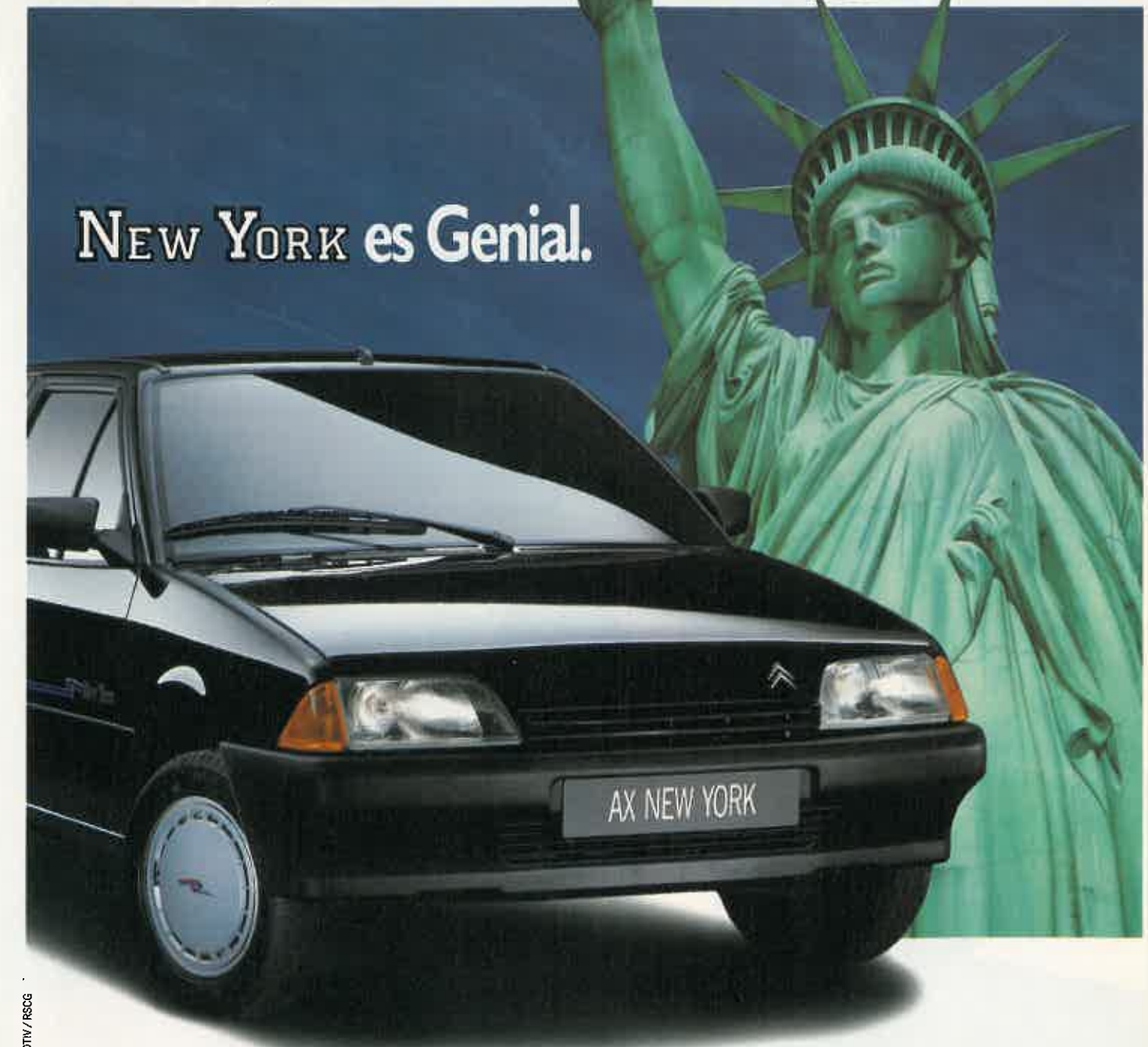
El sistema de transmisión a las cuatro ruedas del Peugeot, se compone de un diferencial central, con un tren de engranajes y un acoplador viscoso. El reparto de la potencia del motor, en condiciones normales, es de un 53 por ciento a las ruedas delanteras y el 47 restante a las traseras, este reparto se efectúa, a diferencia de su rival, en una proporción fija.

El diferencial de bloqueo, encargado de mandar el par hacia la rueda que más agarra, es de tipo Torsen y está situado a

diferencia del Passat, en el eje trasero. La otra gran diferencia en los dos sistemas de tracción total es que mientras en el coche francés es totalmente compatible con el antibloqueo de frenos, en el alemán, sin embargo, cuando se pisa el freno se desconecta el sistema Syncro, para que pueda entrar en acción el ABS.

El Peugeot dispone además de un sistema de suspensión electro-hidráulica, dispuesto en el eje trasero, cuya misión es la de mantener el coche nivelado, para evitar el hundimiento del maletero cuando lleva demasiado peso. Además, si nos quedamos atrapados en el barro o en la nieve, se puede elevar la parte posterior del auto unos siete centímetros y salir del apuro. El inconveniente de este invento, es que hay que bajarse del coche para ac-

NUEVO CITROËN AX **NEW YORK**



LET MOTIV / RSCG

Tú sabes como es New York, siempre a la moda, siempre actual.

Ahora tienes el nuevo Citroën AX New York serie limitada. Su motor con 5 velocidades es capaz de acelerar de 0 a 100 Km/h en sólo 12,9 segundos.

Por fuera es fácil reconocerlo, un Citroën AX personalizado, a la moda, joven...

El Citroën AX New York tiene un aire exclusivo. En su interior encontrarás un equipamiento que incluye: asientos deportivos con tapice-

ria de terciopelo, volante sport, elevelunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, retrovisores regulables desde el interior, reloj analógico, limpia-lava luneta trasera y luneta térmica.

Además, el Citroën AX New York viene con radio-cassette stereo y altavoces incluidos, totalmente gratis, y un ahorro de 70.000 a 100.000 Pesetas.

Ven a conocer el nuevo Citroën AX New York serie limitada. Te gustará.



Nuevo Citroën AX New York. Serie limitada. 1.090.000 Ptas. Precio recomendado por el fabricante (EE + IVA. No incluye transporte).

OFERTA VALIDA PARA PEDIDOS DE VEHICULOS EN STOCK EN PENINSULA Y BALEARES. NO ACUMULABLE A OTRAS OFERTAS PROMOCIONALES.

OTROS MODELOS
150.000 Ptas. de ahorro
ESTE MES, EN LOS AX PREMIER. AHORRASE
INFORMESE DE LA EXCEPCIONAL OFERTA
PARA EL RESTO DE LA GAMA AX

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros **MANN**?

La razón es sencilla: Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Proveedores de primeros equipos en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 298490 • 205152 • 205208
Asunción 5007 • Telex 58127 • Telefax 297874
Telegramas: Filtr. Mann
50014 - ZARAGOZA (España)



BUEN NIVEL.
En ambos el equipamiento puede satisfacer a los más exigentes, aunque el Peugeot queda ligeramente por delante.



CARACOL MÁGICO.
El motor G-60 es un portento de suavidad y energía.



TECNICA DE MODA.
El motor con culata de 16 válvulas tiene un buen rendimiento pero responde lentamente en baja.



FICHA TÉCNICA		
	PASSAT SYNCRO	405 MI16X4
MOTOR		
Disposición	Del transversal	Del Transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.781	1.905
Árbol de levas	Uno en cabeza	Dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Iny. elec. 4-compi. G60	Inyección eléc.
Compresión	8,0	10,4
Potencia máxima / rpm	160CV/118kw/5.600	160CV/118kw/6500
Par máximo / rpm	22,9mkg/225Nm/4000	18,4mkg/180Nm/5000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Integral permanente	Integral permanente
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Velocidad a 1.000 rpm / 2º/3º	7,5/13,5/21,3	7,1/13,3/19,2
Velocidad a 1.000 rpm / 4º/5º	28,5/36,4	25,4/30,7
Embrague	Monodisco cable	Monodisco cable
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,1
Diámetro de giro (m)	10,7	11,0
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	ABS	ABR
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Indep. autonivelante
RUEDAS		
Uñas (pulgadas)	Aleación 6J X 15	Aleación 6X15
Neumáticos	195/55 R 15	195/55 VR 15
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.320	1.240
Capacidad del depósito de combustible	70	70

cionar el botón que está situado en el maletero.

Al volante, estos dos cuatro por cuatro se comportan de forma asombrosa. Tanto en suelo seco como deslizante la adherencia es sensacional. En el Passat un ligero silbido avisa del límite de adherencia de los neumáticos, después se aprecia un ligero cabeceo en el tren delantero, pero sin que se descoloque de su trayectoria.

Los dos son ágiles, eficaces y muy manejables en zonas viradas, ayudados por una buena dirección asistida, que se muestra algo más blanda en el vehículo alemán. Cuando circulamos por zonas onduladas, es el Passat el que mejor absorbe los rebotes producidos por los baches.

Los frenos de cuatro discos y ventilados los delanteros, son excelentes en ambos vehículos y montan antibloqueo de frenos, ABS en el Passat y ABR en el 405. Las distancias de frenado son algo más cortas en el Syncro, pero en su contra hay que recordar que al frenar, se desconecta el sistema de tracción total para que el ABS funcione. En el Mi16, al frenar se aprecia un cierto hundimiento del pedal en comparación con el Syncro, pero no por esto deja de ser efectivo.

Los motores de los dos oponentes alcanzan los 160 caballos de potencia, pero éste es el único parecido entre los dos. El



405 adopta la solución de las cuatro válvulas por cilindro, para obtener más potencia en su motor 1.9. El Passat con menos cilindrada, consigue la misma potencia gracias al compresor G60.

En la práctica este motor tiene un comportamiento muy suave, no pega tirones y responde de forma progresiva cuando se pisa el acelerador. El motor del Peugeot acusa falta de potencia a pocas revoluciones y se muestra perezoso a la hora de recuperarse. En este apartado la progresividad del Volkswagen contrasta con la lentitud de respuesta del 405.

BUENOS MODOS
A pesar de su talante deportivo, ambos modelos cumplen como buenos familiares.

La caja de cambios, es impecable en el 405, tanto por su manejo como por el escalonamiento de las marchas. El cambio del Passat sin embargo resultó algo duro, lento e impreciso en su manejo y además acusa un salto en el escalonamiento entre la segunda y tercera velocidad.

Los interiores en los dos vehículos comparados, asombran por su buena habitabilidad. Son muy espaciosos y permiten a los pasajeros que viajen en la parte trasera, cambiar de postura sin ninguna dificultad. En el Syncro tenemos la posibilidad de desplazar los asientos traseros

CONSUMOS		
Datos en l/100 km.	PASSAT	405
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	11,6	11,9
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,4	7,8
En conducción rápida	17,3	14,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	11,1	10,3
A 140 km/h de cruceo	11,5	11,5
CONSU. MED. PONDERADO		
Latros/100 km	10,3	10,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	630	620

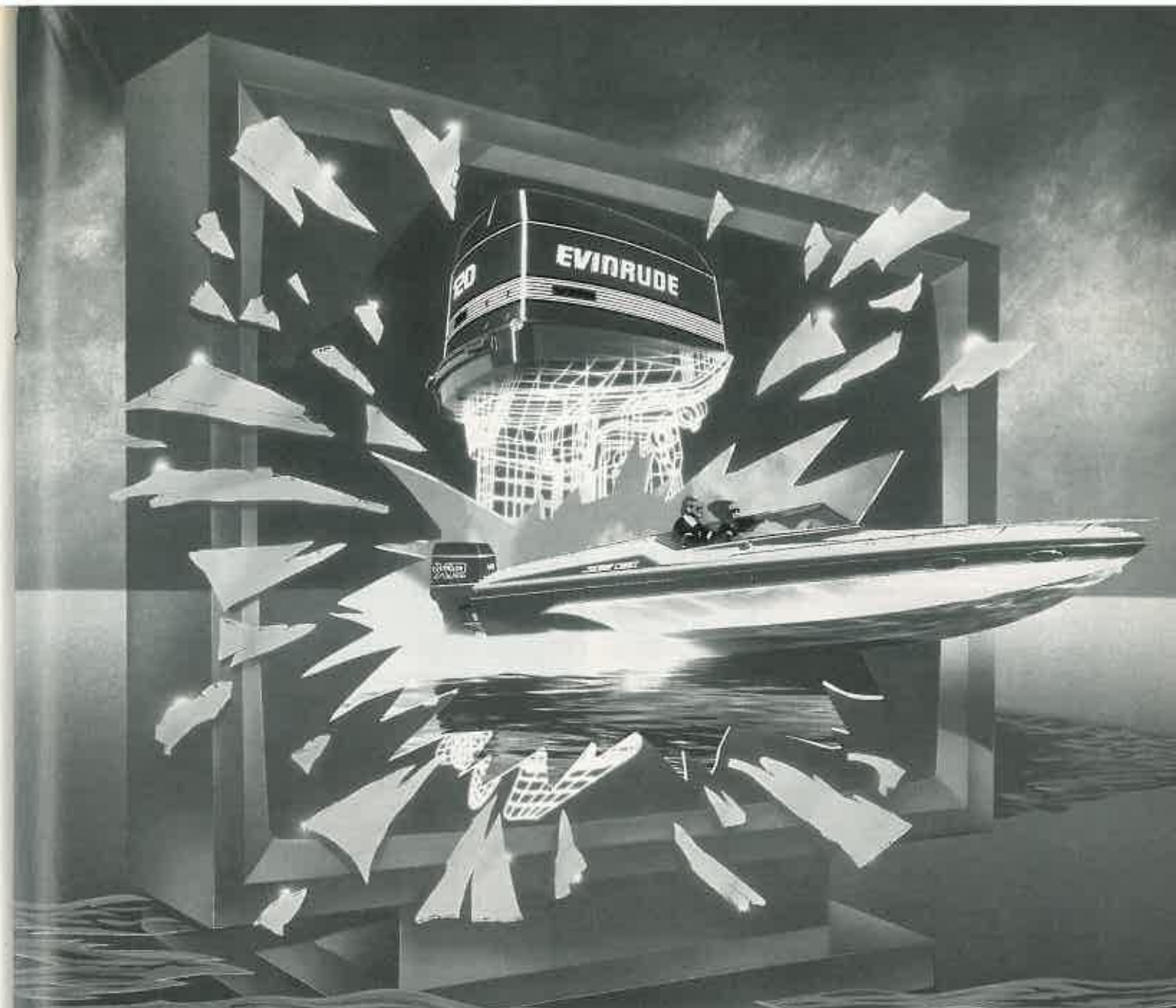
FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	PASSAT	405
A 60 km/h	21,3	17,5
A 100 km/h	56,5	50,4
A 120 km/h	79,2	75,2

SONORIDAD		
	PASSAT	405
Al ralentí	47,7	58,4
A 60 km/h	64,4	64,1
A 90 km/h	64,8	67,7
A 120 km/h	68,2	71,4
A 140 km/h	70,7	74,5

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

PRESTACIONES		
	PASSAT	405
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	210	208,3
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	16,5	17,5
1.000 m salida parada (seg.)	30,3	31,9
0-100 km/h (seg.)	9,3	10,6
Metros recorridos	160	178
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	17,9	19,4
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	21,2
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	32,5	35,7
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	38,0	39,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,7	12,1
Metros recorridos	240	328
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,4	16,5

EQUIPAMIENTO		
	PASSAT	405
Cuatro revoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	SI	NO
Volante regulable	NO	SI
Puros antihielo	SI	SI
Aire acondicionado	OP	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Rehovor regulable eléctricamente (seda, felpa)	SI/SI	NO/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	NO
Puros regulables desde el interior	SI	SI



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.

EVINRUDE
FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO S
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

MECANICA	
VOLKSWAGEN	1ª El motor es de funcionamiento muy suave y responde bien en cualquier régimen de giro. El manejo del cambio, sin embargo no es muy preciso.
PEUGEOT	1ª Le falta potencia a pocas vueltas. El sistema de transmisión a las cuatro ruedas es compatible con el de antibloqueo de frenos.
RENDIMIENTO	
VOLKSWAGEN	1ª Rebasa los 200 km/h de velocidad punta, se recupera con gran suavidad pero mejoraría en aceleración con un cambio más rápido de manejar.
PEUGEOT	2ª Alcanza una buena velocidad máxima pero se muestra perezoso a la hora de recuperarse, su rival le gana en rendimiento del motor.
COMPORTAMIENTO	
VOLKSWAGEN	2ª El comportamiento es intachable en cualquier tipo de carreteras. En contra hay que mencionar que se desconecta el sistema Syncro al frenar.
PEUGEOT	1ª Es noble en todo momento y se agarra muy bien en curvas, además dispone de un sistema de suspensión autonivelante.
CONFORT	
VOLKSWAGEN	1ª La suspensión es excelente, unida a un gran silencio de marcha. A la postura de conducción hay que acostumbrarse.
PEUGEOT	2ª La insonorización sin ser mala, no se acerca a la de su oponente. Los asientos delanteros son muy envolventes y el volante de cuero muy agradable.
CARROTERIA	
VOLKSWAGEN	1ª La amplitud interior es sobresaliente, así como la visibilidad, ya que dispone de una gran superficie acristalada.
PEUGEOT	2ª El maletero no tiene la posibilidad de ampliarse abatiendo los respaldos de los asientos. La calidad de acabados podría mejorar.
ECONOMIA	
VOLKSWAGEN	2ª El consumo de combustible es normal, pero aumenta enseguida en cuanto se apuran las marchas. Las opciones de equipamiento son caras.
PEUGEOT	1ª No es un coche barato pero su precio es ligeramente inferior al de su contrincante y además equipa aire acondicionado de serie.

hacia delante, para adoptar una postura más relajada. En cuanto a los asientos delanteros, son más cómodos y envolventes los del 405, que ofrecen la posibilidad de un reglaje de apoyo lumbar. En el Passat tenemos el inconveniente de regular muy mal el respaldo delantero, por el poco espacio disponible para accionar la palanca.

El salpicadero es claro y bien visible en los dos vehículos y ofrece gran cantidad de información. En el Mi16 destaca un volante recubierto en cuero de tacto muy agradable. El Syncro por su parte, sobresale por una terminación muy cuidada y un habitáculo con muchos huecos.

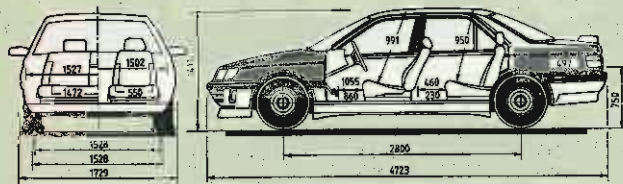


El equipamiento es notable en los dos rivales pero con matices, puesto que el Peugeot equipa aire acondicionado de serie, mientras que el Syncro incorpora un ordenador de viaje. En cuanto a capacidad, hay que considerar la posibilidad que ofrece el Passat de abatir los asientos traseros por partes, ampliando considerablemente el espacio para las maletas.

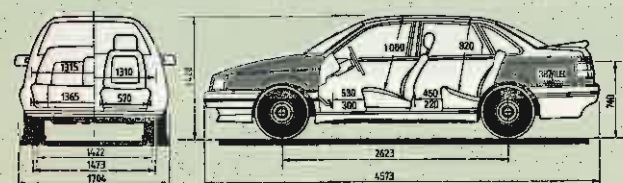
Tanto el Volkswagen como el Passat no son coches precisamente baratos, puesto que rondan los cuatro millones de pesetas. Lo que hay que considerar sin embargo, cuando adquiramos un vehículo de estas características, es que aportan una seguridad muy superior a la de un vehículo de dos ruedas motrices.

SimonettaGarih
Fotos: José Robledo

PEUGEOT 405 Mi16x4



VW PASSAT G-60



DATOS DEL COMPRADOR

VW Passat GT Syncro. Importador: Sect. Pau Claris, 167 08037 Barcelona. Telf: (93) 335 60 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1 060 puntos de asistencia en toda España. **Peugeot 405 Mi 16X4.** Importador: Peugeot Talbot España S.A. Ctra. de Villaverde km. 7,6. 28041 Madrid. Telf: (91) 347 20 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.100 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES

VW Passat GT Syncro. Tapicería de cuero: 271.545 ptas. Aire acondicionado: 256.000 ptas. Dispositivo de remolque: 55.231 ptas. Techo corredizo eléctrico: 117.774 ptas. Elevaluas eléctricas 4 puertas: 35.209 ptas. Tempomat: 56.019 ptas. Volante regulable en altura: 17.098 ptas. **Peugeot 405 Mi 16X4.** Tapicería de cuero: 253.300 ptas. Techo corredizo: 106.800 ptas. Pintura metalizada: 36.100 ptas.

El cambio Europeo



A partir de ahora, la Calidad Europea en filtros se llama: MAHLE Filter.

Europa se une y abre un mercado conjunto en el que sólo tendrán cabida los que sepan adaptarse a los nuevos tiempos que nos llegan: más exigentes, más competitivos. ¡Aceptamos el Reto Europeo!



Abandonamos Purolator, el antiguo nombre americano, y apostamos por la tradición que sirve de base al futuro. Y la tradición sólo tiene un nombre: MAHLE



BALBA CAMINO Y LOTUS SEVEN

LA JOVEN Y EL VIEJO



La tinta del sello todavía está fresca en su carnet de conducir y ya es una experimentada piloto de competición. Esta menuda chica de mirada azul y coleta rubia es una auténtica fuera de serie, pero su coche no es menos. La joya mecánica de Balba Camino representa una pieza única en España: un Lotus Seven de carreras en perfecto estado de funcionamiento.

PARA Balba el automovilismo es su deporte. Acabar exhausta y con los brazos a punto de desfallecer o tener que vendarse con esparadrapo los dedos para no despegarse con el cambio del Lotus no suponen más que gajes de la actividad a la que se dedica en cuerpo y alma. Ha tenido que seguir un plan especial de entrenamiento para adaptar físicamente el cuerpo de adolescente a esfuerzos que agotarían a muchos pilotos masculinos. Su vida en los últimos años ha girado entre motores, suspensiones y olor a aceite quemado. El sacrificio que ha supuesto renunciar a salidas juveniles y diversiones nocturnas no parecen haber afectado a su pasión deportiva. Preguntada por este insólito mundo para una chica de dieciocho años, lo toma de forma completamente natural y sólo tiene palabras de agradecimiento para sus patrocinadores BP, Iresa y Medinabi, además de un cariño especial para su equipo de mecánicos. Todo esto lo cuenta mientras pega con cinta americana un pedazo de goma espuma en el flanco del habitáculo, el brutal apoyo en las curvas de derechas ha producido ya cardenales en su rodilla. Después de ajustarse el casco y el arnés, enfila la recta de boxes acelerando sin contemplaciones. Ella está tranquila, mientras su padre, Fernando Camino, vigila atentamente su progresión su hermana no deja ni una sola vuelta sin registrar con el cronómetro.

Alain Prost, Jabouille, Pescarolo, Laffite, ...son algunos de los pilotos que se iniciaron con este coche. El propio Emilio de Villota se curtió al volante de uno, a base de alguna que otra espectacular salida de pista, soldar casi a diario el eje trasero y taponar con chicle las innumerables fugas de aceite del viejo motor Ford. Maestro de maestros, el Lotus Seven es sin lugar a dudas un coche fuera de la norma. Desde que el divino Colin Chapman rediseñó el Lotus 6 para subidas en

cuesta y los pedidos empezaron a subir como la espuma, el Lotus Seven ha caracterizado toda una forma de sentir el automóvil. El éxito indujo al genio de los circuitos a versionar su creación para la calle en 1.959 y, desde entonces, su fabricación se ha mantenido hasta nuestros días en los que el roadster británico se muestra igual de fascinante.

El distribuidor mundial de Lotus, Caterham Cars Ltd, es el responsable de que

aún se produzca el Seven, eso sí, con motores modernos, cambio de cinco marchas, cuatro discos de freno y eje trasero De Dion en lugar del rígido. En la actualidad Caterham sirve los Seven por un precio que ronda los cuatro millones de pesetas para la versión más equipada.

El espíritu deportivo que movió a Chapman en su creación no ha perdido un ápice de su fuerza como lo demuestran las copas Lotus que se corren en el resto

del viejo continente y en la que se están forjando los pilotos del futuro. Como botón de muestra, el hecho de que el hijo de Jean Pierre Beltoise comience a emular a su padre en el campeonato francés reservado a tan carismático modelo.

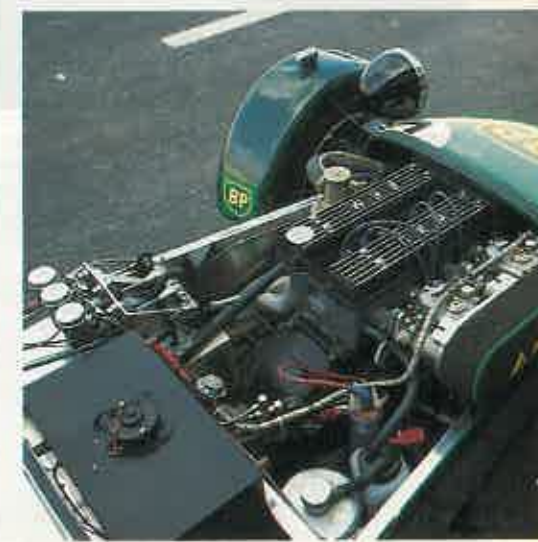
La unidad restaurada por Fernando Camino, Director de la Escuela de Pilotos Emilio de Villota además de «manager» de su hija, fue seleccionada entre treinta o cuarenta coches durante cuatro años. La

mayoría estaban en un estado deplorable. Finalmente, el año pasado, arrinconado en el fondo de un garaje y apoyado en la pared sobre su parte trasera, Fernando encontró lo que buscaba. Se trata de un Serie 3 de 1.969 que anteriormente tuvo seis propietarios. Rojo en su estado original, sufrió un accidente y fue abandonado bajo el polvo del olvido. Al existir aún la bancada original en Gran Bretaña, no hubo mayor problema para poner el cha-



A POR TODAS.

Balba Camino esta dispuesta a subir muy deprisa en el mundo de la competición. El Lotus Seven, todo un veterano, esta preparado para ayudar a la joven. Los detalles hablan de una restauración minuciosa.





LOS PREPARATIVOS. Manos vendadas, cinturones apretados. Balba sale a por todas.



PURA RAZA. Frontal inacabable, volante de carreras, relojes precisos. El Seven habla de competición.



IMPECABLE. El Lotus Seven está restaurado a las mil maravillas. Sólo pide circuitos y gasolina.

sis en perfectas condiciones. La restauración se completó ya en España a base de piezas de competición de diversa procedencia. La dotación original se ha respetado al máximo, y así por ejemplo el volante es el Motolita que se montaba originalmente aunque nuevo. Otros componentes no han podido conservarse debido a las mejoras actuales, como es el caso del cuentarrevoluciones Stack, debido a que el Seven de Fernando Camino dispone de una salida electrónica para un «trip master» utilizado en los rallyes y otra para una computadora cuentavuelas que requieren mucha más precisión que el sistema mecánico original. La barra de seguridad, por su parte, no tiene la forma original y el Lotus está a la espera de recibir una réplica a medida. La decoración no se queda atrás en cuanto a autenticidad, las pinturas «retro» de BP siguen fielmente las proporciones y los ángulos establecidos por el petrolero patrocinador en los años sesenta.

Quince días antes de la carrera de Jerez de clásicos deportivos, el Lotus Seven volvió a rugir con la misma salud que antaño. Su cuatro cilindros con culata BRM de doble árbol de levas evoca al instante la era más romántica de la competición. El Seven puede adaptarse a los circuitos o a la carretera según el deseo de su propietario cambiando los neumáticos slicks. Esta operación modifica por completo su comportamiento y, de un espíritu indómito sobre la pista, pasa a ser un docil y agradable roadster para largos paseos por la montaña o la campiña. A decir de su propietario, pasa de ser una auténtica fiera de los circuitos a una inofensiva «hermana de la caridad».

La conducción deportiva del Seven requiere un gran nivel de conducción, no por nada es un coche escuela por autonomía, y hay que hilar muy fino para dominar el Seven cuando de irse de morro pasa bruscamente a derrapar de atrás o acertar a la primera con el cambio, duro

PRIVILEGIOS DE UNA DAMA

ESTUDIANTE de diseño, Balba Camino compagina sus clases con el más auténtico ambiente de competición. Iniciada a los catorce años en la Escuela de Emilio de Villota donde su padre es director, tras lo que al principio era casi una curiosidad la fiebre de la gasolina le subió enseguida, quedándose ya allí casi a vivir, trabajando en la propia escuela y respirando el ambiente de las carreras. A los 17 años ya empieza a entrenar en serio y, un año más tarde, debuta nada menos que en dos campeonatos a la vez. La Fórmula Fiat de monoplazas no parecía bastante para esta dulce chica rubia y usurpa a su padre el volante del recién restaurado Lotus para pilotarlo ella misma en el Campeonato de Clásicos Deportivos, amén de salidas esporádicas en rallyes para veteranos. El futuro no es algo que preocupe a Balba, ella se divierte y no se siente presionada en ningún momento para alcanzar alguna meta determinada. Con un maestro de excepción, un equipo de alto nivel y un Lotus Seven además del Fiat monoplaza para ella sola, llegar a correr en F-1 es algo posible, que vendrá con el tiempo y por sí solo.



como la piedra. Se trata de un cuatro marchas Ford con una imprecisa timonería original del Cortina MK1 del 64 que se queda en punto muerto con sólo mirar la corta palanca. Una temporada corriendo con este fascinante deportivo de 160 caballos hace de su piloto un experto del punta tacón y del doble embrague, técnicas clásicas cada vez menos utilizadas gracias a las nuevas mecánicas. La dirección por su parte requiere buenas horas de gimnasio para fortalecer los brazos que se van agarrando con los giros.

El eje trasero rígido tomado de los Ford Escort añade leña al fuego del pilotaje. Pesa nada menos que 60 kilos y su importante masa no suspendida no se desliza en las curvas sino que se acomoda con bruscos saltos a la trazada. Para corregir la trayectoria hay que aprovechar estos pequeños saltos antes de que el autobloqueante entre de forma muy brusca. A la hora de la frenada, los discos Girling siguen portándose de forma correcta, no así los tambores traseros que desfallecen enseguida. Estas reacciones bruscas, indómitas y rebosantes de recuerdos, requieren una conducción técnica, «de escuela».

Juan Luis Soto
Fotos: Alfonso J. Nieto

Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas antirrobo 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.



758 - 738 - P 38

736 F - 734 F

- Telecomando por radiofrecuencia.
- Cierre de puertas centralizado, universal.
- Autoalimentación (758).
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Carcasa blindada en aluminio (758-738).
- Bloqueo motor.

- Telecomando por infrarrojos (el de origen).
- Cierre de puertas centralizado (el de origen).
- Autoalimentación (736 F).
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Carcasa blindada en aluminio (736 F).
- Bloqueo motor.

734

735 K

- Telecomando por radiofrecuencia.
- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de activación/desactivación y de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Llave de seguridad de emergencia.
- Bloqueo motor.

- Doble sirena.
- Aviso acústico y luminoso de alarma.
- Detección por consumo y/o contacto.
- Bloqueo motor.

Otros modelos y accesorios, CONSULTAR

RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

Distribuye:

RADIOVOX S.A.

En los mejores establecimientos. Consúltanos. Tel. (93) 490 81 40



Armstrong te sonríe. Diana Ross te seduce. Ray Charles te estremece.

Black Power.

El poder de la música negra. Oyela y verás.



LAS TRANSFORMACIONES A TOPE

MONSTRUOS HERMOSOS

La característica que las une y a la vez las define en dos palabras es, super-sport. Máquinas especialmente diseñadas para sentir el vértigo de la velocidad, el placer de la potencia ilimitada.

Sin embargo no se trata de establecer comparaciones, sino de conocer cuatro motos con diferentes grados de preparación y con una personalidad, cada una de ellas, muy especial.

Para elegir los modelos que se incluyen en esta prueba se han tenido en cuenta factores tan diversos como la popularidad y la variedad. Finalmente hemos contado con una super-sport de cada una de las cuatro marcas japonesas. Dos cilindradas, 750 y 1.000 centímetros cúbicos y en cada una de ellas unos requerimientos distintos.

DESDE EL CIRCUITO

La Honda RC 30 y la Kawasaki ZXR 750 Stinger representan a la cilindrada habitual del Campeonato de Super Bikes. Motos nacidas para la competición en circuito, donde demuestran sus auténticos valores. En el caso de las versiones a las que nos referimos en esta prueba las modificaciones introducidas sobre los modelos originales les confieren una personalidad propia.

WRC 30 WINNERS

Decorada con los colores del team Rothmans desde la primera impresión visual evoca su capacidad deportiva, su espíritu de carreras. El preparador ha introducido una larga lista de modificaciones, incluyendo el kit de potenciación original de HRC, un escape cuatro en uno fabricado por Devil, para abaratar el precio final y un kit de carburación. Teniendo en cuenta que la RC 30 no es precisamente barata es comprensible que el precio de la WRC sea bastante elevado. A cambio ofrece la posibilidad de poseer una máquina muy exclusiva que si en la versión standard obtiene unas prestaciones magníficas, en el modelo modificado llegan a ser realmente espectaculares.

Su sonido bronco y grave incita al piloto a abrir el puño de gas hasta llegar por encima de las 12.000 vueltas donde se encuentra la potencia máxima, que llega suavemente desde su elástico motor V4. Las suspensiones tienen un tarado bastante duro muy apropiado para su utilización en circuito, el hábitat indiscutible de este

Hasta hace muy pocos años no se ha hecho relativamente frecuente ver en nuestras carreteras a los auténticos monstruos de la velocidad sobre dos ruedas.

Quizás resulte un poco «snob» hablar de unas motos cuya adquisición en España resulta cuando menos complicada pero, precisamente el especial encanto de estas versiones reside, entre otras cosas, en su exclusividad, a pesar de estar basadas en modelos de serie.

Quizás resulte un poco «snob» hablar de unas motos cuya adquisición en España resulta cuando menos complicada pero, precisamente el especial encanto de estas versiones reside, entre otras cosas, en su exclusividad, a pesar de estar basadas en modelos de serie.



STINGER MOTOSCOPY

Los colores de Kawasaki siempre sinónimo de potencia y furia.



FZR CARRERA

Una decoración especial para una Yamaha exclusiva.



GSX-R FORMULA

Una auténtica máquina de competición con los míticos colores de Suzuki.



WRC 30 WINNERS.

Los colores del team Rothmans para una moto de circuito sin parativos.



VESTIDAS PARA CORRER.
La WRC 30 WINNERS vestida con los colores de Rothmans es una hermosa máquina de circuito. Las estilizadas líneas de la Honda complementan el magnífico motor V4 que con la preparación es aún más potente y eficaz.

AGUJAS TUMBADAS.
Indescriptible la sensación de rodar por encima de los 250 Km/h sintiendo el bramido de cuatro poderosos cilindros.

monstruo que destaca sobre todo por su increíble docilidad en todo tipo de curvas, que obliga a desafiar los límites de la ley de la gravedad.

STINGER MOTOSCOPYY

El preparador francés no ha querido hacer una versión demasiado especial, buscando probablemente hacer una moto exclusiva pero asequible.

Las variaciones introducidas sobre el modelo original se reducen al silencioso y un nuevo colector de escape, además de la pintura personalizada.

Su comportamiento se caracteriza por la agresividad de la mecánica y sus reacciones puras y violentas. El duro tarado de la suspensión no la hacen demasiado aconsejable para largos viajes y en el circuito probablemente le falte algo de precisión.

MAXIMA POTENCIA

Las dos representantes de la máxima cilindrada ocupan el puesto de sus respectivas hermanas de 750 que por mere-



cimientos también podrían tener cabida en esta prueba. Sin embargo hemos optado por reflejar una gama más amplia de posibilidades.

FZR CARRERA

A pesar de no haberse introducido demasiadas modificaciones en esta versión, tan sólo un escape Gontier y variaciones en el encendido además de algunas mejoras estéticas, la Yamaha Carrera se distancia netamente de la versión original.

Su comportamiento es realmente agradable. La entrada de potencia es increíblemente suave si tenemos en cuenta la gran cantidad de caballos que llegan en cada golpe de gas. Desde bajo régimen la mecánica reforzada de la Carrera comunica al piloto una sensación de indescriptible poder, una alegría contagiosa que se extiende hasta las 12.300 revoluciones.

Sin embargo y pese a su potencia ésta no es ni mucho menos una moto difícil de conducir, al contrario permite que pilotos de nivel medio se acerquen a los límites de sus posibilidades sin un mal gesto. Es una novia dulce y excitante que jamás traicionará a su pareja, bailando siempre muy juntos al borde del abismo.



CUATRO PODERES.
Cuatro princesas del asfalto, cuyo rugido da sensación de potencia, y cuyas líneas suaves e incitantes atraen las envidiosas miradas de los entendidos.



GSX-R FORMULA

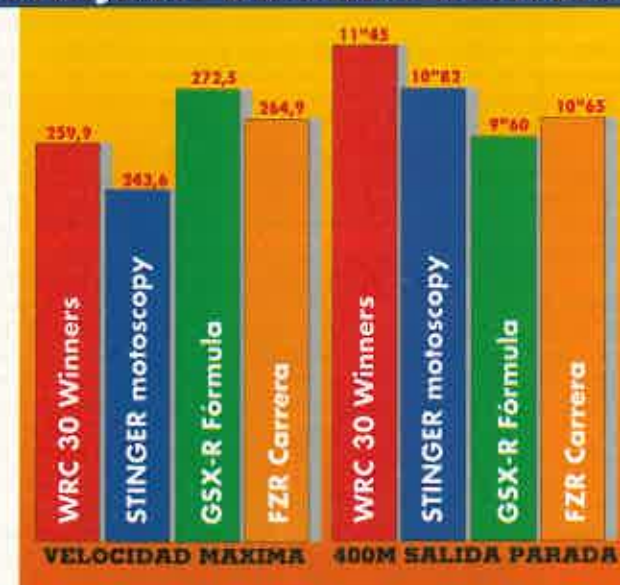
Es ésta una auténtica versión de carreras de la Suzuki 1.100 que en el modelo standar ya es una magnífica fiera de asfalto. Las modificaciones introducidas afectan a toda la estructura de la moto, desde el carenado hasta el interior del motor, cuya culata ha sido retocada. También cambian los carburadores, en este caso Mikuni Racing RS 38. En la parte ciclo se introducen frenos Brembo flotantes de 320 mm de diámetro, llantas Marvic y amortiguadores Ohlins. Además se refuerza el brazo oscilante y se cambia el escape por un cuatro en uno Fórmula. Como es lógico el comportamiento de esta preparación es realmente impresionante, es un monstruo de potencia, al que cuesta un gran esfuerzo dominar. Abrir gas a fondo en primera puede ser una experiencia peligrosa si no se toman muchas precauciones. Llegar hasta las 11.400 revoluciones en quinta supone volar a 275 kilómetros por hora pero siempre con la seguridad que proporciona su excelente comportamiento en todo tipo de trazados.

DE ESPIRITU VELOZ.
Cuatro máquinas nacidas para correr. Las cuatro están animadas por corazones japoneses, pero su acento es claramente francés. Las cuatro vuelan por encima de los 250 Km/h.

Después de repasar las características de cada una de estas pura sangre cada uno llega a sus propias conclusiones. Pero indudablemente las cuatro son caprichos exclusivos que sólo podrán disfrutar algunos amantes de lo especial. Para conseguir estos modelos en España lo más lógico es optar por los kits de preparación que distribuyen algunos importadores.

Fernando Cañizal

TARJETA DE PRESENTACION



DATOS DEL COMPRADOR

SUZUKI - NADAL RACING. Riera de Targa 1-3 08339 Vilassar de Dalt. Barcelona Tel.(93) 7531713

KAWASAKI - DERBI nacional motor SA Polígono industrial Martorelles. 08100 Barcelona Tel.(93) 5930900

HONDA - MONTESA- HONDA. Sta. Cruz de Calafell 21- 35. Cornellá. 08940 Barcelona. Tel. (93) 3771000

YAMAHA - MOTOS CORTES. Plaza del Doctor Lozano 10. 28038 Madrid Tel.(91) 5521308

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



ACLARACION

La confederación española de talleres de reparación de automóviles y afines (Cetraa) nos hace llegar esta carta en la que manifiesta sus puntos de vista sobre el conflicto que enfrenta a la Mutua madrileña con los concesionarios de Ford y con la propia marca.

Los peritos tasadores de seguros adscritos a la Mutua madrileña han manifestado, según la prensa, su intención de querrelarse contra Ford por los comentarios de ésta relativos a la influencia de las tasaciones en la calidad de la reparación. Esta Confederación no ha intervenido en el tema, Mutua-Concesionarios-Ford al no habernos sido solicitada nuestra mediación, pero a la vista de lo que entendemos una comunicación no constructiva de los peritos citados en la Mutua, nos sentimos obligados a exponer nuestros puntos de vista.

Vaya por delante que la Confederación no puede apoyar ni justificar ninguna actuación de un taller que conscientemente ponga en peligro la seguridad activa o pasiva del usuario, por hacer la reparación como interesa al perito y no como corresponde desde el punto de vista profesional.

Pero también la reparación tiene unos niveles de calidad que como todos los productos son

FE DE ERRATAS

En el número 350 y dentro, página 21, cuando hablabamos de que el Consejo de Administración de Nissan decidió ampliar el capital social se omitió un simple pero trascendental «no». Y es que la buena marcha económica de la empresa no hace necesaria esta medida según explicó Juan Echevarría, Presidente de Nissan.

FORD CON PROBLEMAS

El 27 de marzo de 1989 adquirí un Ford Orion 1.8 D en el concesionario Arga Motor de Pamplona. Pues bien desde este momento el coche no me ha dado más que problemas. A continuación paso a detallar algunos de los más importantes. Cuando el coche circula en línea recta el volante va inclinado hacia la iz-



quierda. Cuando le di un repaso visual, me encontré con que le faltaba pintura en el frontal y en el interior de la aleta derecha. Otra de las sorpresas fue que la rueda de respuesto no era igual a las otras cuatro.

Pero los problemas más serios han venido de las suspensiones, ya que tuve que cambiar los muelles porque bailaban. Así mismo se saltó la pintura del spoiler trasero. También se ha roto un manguito del radiador. Pero lo peor es que ahora se ha cumplido la garantía del coche y me encuentro con que muchas cosas están todavía por arreglar, y yo me pregunto ¿Cuál será la siguiente avería?, y eso que el coche sólo tiene 27.000 kilómetros.

Juan Manuel Ferrer
Pamplona

susceptibles de variar según los precios y ese principio empresarial, los señores peritos han de aceptarlo.

¿Cómo pretenden, sino que se repare a 1.800 o 1.900 pesetas hora, si con unos mínimos conocimientos económicos que se supone deben tener, se observa que esas sumas no cubren los costes de la explotación? ¿Cuándo han manifestado los peritos de la Mutua, el importe de precio-hora que pagaban, y cuándo y dónde justifican la razón de sus decisiones?

¿Han solicitado los peritos a los actuarios de las aseguradoras que les contratan, en qué precio de hora se basan para establecer los cálculos de primas de seguro?

Los peritos tasadores carecen, a nuestro criterio, de autoridad moral para pretender imponer su criterio sobre el precio-hora aplicable a una reparación, obviando

el precio-hora que el taller aplica a sus reparaciones, que tiene anunciados, y por el que paga sus impuestos.

La situación de dominio del mercado ejercida por la Mutua Madrileña, les ha permitido unos sistemas de actuación que de repetirse darán pie a esta Confederación a sistematizar con denuncias a la Dirección General de Defensa de la competencia de todos los casos en que pretenden condicionar la libertad del usuario a elegir el taller reparador aceptando las condiciones unilaterales que pretendan imponerle desde cualquier ámbito de las aseguradoras o de sus colaboradores, incluidos tasadores de seguros, para quien deseamos sinceramente, un mayor grado de independencia profesional, al ser únicamente contratados para sus servicios por las entidades.

Carmelo V. Olmo
Presidente de Cetraa

NURAL 25 Adhesivo especial automóvil

Super adherente y antihuelo

4 Razones para usar

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

Industrias NURAL, S.A. • Barcelona - Tels. (93) 415 12 84 - 237 62 85

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, 16.000 km, Full.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325 I, año 86.
- BX 1.8 GTI, aire acondicionado, 40.000 km.
- Fiat Uno Turbo, 38.000 km.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Mercedes 300 E, año 88, Full.
- Mercedes 190 E 2.3 16V, año 87.
- 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.
- Mercedes 300 E 24V, año 90.
- M3, año 88, 22.000 km.
- Lancia Thema I. E., 42.000 km.
- Mercedes 300 CE, ocho meses uso.
- Peugeot 205 GTX, año 87.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado, 38.000 km.

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

EUROPA VISTE SUS COCHES CON FUNDAS

MC MONTECARLO

MADE IN GERMANY

100% ALGODON

IMPORTADO EN EXCLUSIVA POR
DECOTTON, S. L.
Tel.: (91) 250 26 12

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

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 40 89
28960 FUENLABRADA (Madrid)
PEUGEOT 505 GTDT, M-IC
CITROEN CX GTI Turbo, M-GJ

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 1.850.000 ptas.
Golf Cabrio, año 82 1.050.000 ptas.
Renault 21 GTS, año 87 1.050.000 ptas.
Sierra 2.0 IS, A.A., d. as., tech. 1.490.000 ptas.
Corsa 1.3, año 87 675.000 ptas.
Kadett 1.3 4 p., año 87 790.000 ptas.
Austin Montego My Fair, A.A., año 86 900.000 ptas.

Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

Y

YAMOVIL

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

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

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

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

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

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

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

AUTOMOVILES CHICA
ESPECIALISTAS EN AUTOMOVILES CLASICOS

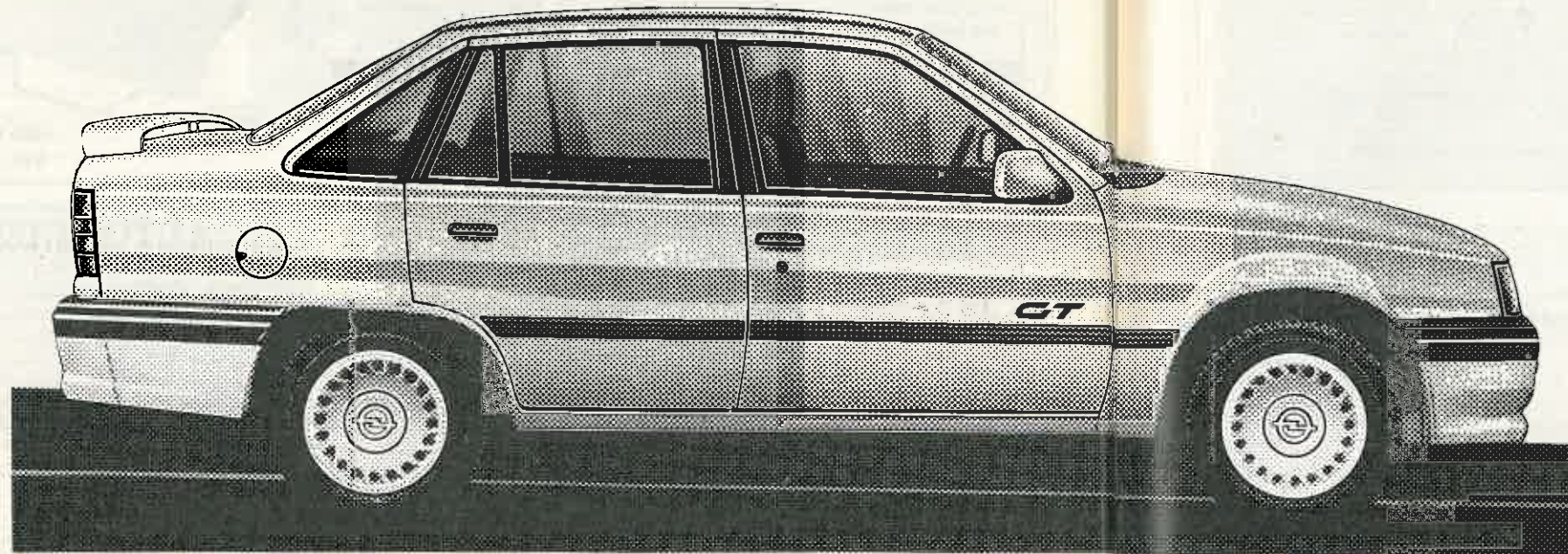
- Mercedes 190 E 16V
- Mercedes 300 Adenauer
- Mercedes 220 SE Cabriolet año 63
- Mercedes 220 SE Coupé
- Mercedes 300 SEL 6.3
- Rolls Royce Silver Shadow año 72
- BMW 730i, año 88
- Mercedes 300 E
- Mercedes 190 E 2.6
- Mercedes 280 SE
- Mercedes 280 SL convertible
- Jeep Cherokee, estrenar
- Chevrolet Blazer, estrenar
- 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

OPEL KADETT

CUENTE CON KADETT

Hasta **175.000 pts.** de descuento.



Cuente con un descuento de hasta **175.000 pts.** 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, cuente con un **radio-cassette estéreo y un antirrobo. ¡Gratis!**

Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara **cuente 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 Vallecas, 307
Tel. 777 50 00

MOTORAMA, S. A.

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

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº 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 55 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, 106 - Telef. 561 48 00 Fax: 561 48 06 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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

¡VISITENOS!
C/ Infanta María Teresa, 10
Telf. 563 27 28/88
Entre P^a Habana y Serrano

AUTOMOVILES RUNAR - NACIONALES E IMPORTACION - GARANTIZADOS - FINANCIACION HASTA 60 MESES

PEUGEOT 405 SRI, 88, 1.825.000 BMW 320i, 4 p., 87, 1.875.000
IBIZA 1.2, 87, 590.000 MERCEDES 190 E 2.3, 87, 2.800.000
CONSULTE SOBRE OTROS MODELOS

Exposición y venta: P. Santa M. de la Cabeza, 53 T. 28045 MADRID Telf.: 468 55 50
Talleres: C/ Parador del Sol, 14 28019 MADRID Telf.: 469 00 52 Fax: 469 00 52

BMW 320 i, 89, gris metalizado, cabriolet, seis meses de garantía 3 400 000 pesetas
FIAT Prinfarina, 80, rojo, cabriolet, seis meses de garantía 2 000 000 pesetas
ALFA Romeo Espider, 88, plata metalizado, cabrio, seis meses de

garantía 2 000 000 pesetas
GOLF GTI, 86, blanco, cabriolet, seis meses de garantía 1 700 000 pesetas
GOLF GLI, 85, blanco, cabriolet, seis meses de garantía 1 550 000 pesetas
PEUGEOT 504, año 70, gris

metalizado, cabriolet, seis meses de garantía 2 000 000 pesetas
TRIUMPH Spider Faer, único cabriolet, seis meses de garantía 1 600 000 pesetas
OPEL Omega, 89, gris metalizado, aire acondicionado, seis me-

ses de garantía 1 900 000 pesetas
Audi 100 CD, 87, gris metalizado, aire acondicionado, dirección asistida, seis meses de garantía 2 425 000 pesetas
ALFA América 3.0 6V, 89, rojo, aire acondicionado, seis meses de garantía 2.450.000 pesetas

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. **PARTICULAR** vende Pontiac Le Mans des-

capotable, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. **PARTICULAR** vende Porsche 924, año 85, rojo, original, aire, Full Equip, impecable. 2.000.000 ptas. Tel.: (953) 57 25 85 (mañanas). Señor Linde.

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.	MOD. LX	115 567 ptas.
SPORT	55.776 ptas.	MOD. LS	124.386 ptas.
SPORT LINE S	86.878 ptas.	MOD. CT	143.321 ptas.
SPORT LINE SR	77.560 ptas.	MOD. C-CLASSIC	249.777 ptas.
MOD. L	86.296 ptas.	MOD. CS	172.407 ptas.
		MOD. CSE	339.690 ptas.

IVA INCLUIDO RECARO



SPORT LINE SR

Con la garantía de distribución de **KELL**

¡Felicidades conductor!

100 ideas formidables para el styling del coche

- Faros auxiliares
- Rejillas con faros
- 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 - TOP SLIDER MANUAL - Sistema basculante y corredero (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 ventanillas cerradas.
- Constante renovación del ambiente, evitando 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 **KELL** INSTALACION INMEDIATA



MERCEDES 230 E NUEVO
• 175 CV. Carrozado Lotec.
• Capot sec. Full E. precioso
• 3.500.000 total mátric. H-LF
• 60.000 mensual



BMW 318i ULTIMO MODELO
• Acondicionado, etc.
• 1.850.000 total.
• 35.000 mes



MERCEDES 190 E
• Aire, terciopelo, 3 vel., etc.
• Techo eléctrico.
• Lunas tintadas.
• 122 CV.
• 2.300.000 total.
• 40.000 mes.



MERCEDES 300 DIESEL
• Extra. Oportunidad.
• 1.200.000 total.
• 20.000 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.
• Selecciona lo mejor, procedente de servicios oficiales.
• Sede central en Alemania.

STOCK 130 MODELOS
Tel.: (91) 519 88 37
519 76 40
Fax: (91) 519 76 34

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA MEJOR PUBLICIDAD

GUINDAS DE LA SEMANA



BMW 520i MOD. 86
• Todos los extras
• Cuero, elevallas, aire, etc.
• 2.200.000 total
• 42.000 mes.



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



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



AUDI 200 TURBO-QUATRO 4x4
• Ranchera (Avant) nuevo modelo.
• 185 CV, auto, climatizado, ABS, llantas elevallas, etc.
• 3.500.000 total.
• 48.000 mes.



MERCEDES 300 E
• Varios.
• Último modelo.
• 190 CV, todos extras.
• 3.800.000 total.
• 78.000 mes. Última matrícula.



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



BMW 320i ULTIMO MODELO
• Asientos especiales, regulables.
• Llantas, etc.
• 40.000 mensual.



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
CVICTOR DE LA SERNA, 8-10

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

Master Car VENDE MAS

¡ANUNCIASE 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 60 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

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

FEYDO

AUTO RADIO

AUTO RADIO. ALARMAS ELECTRONICAS. LAMINAS DE SEGURIDAD. TELEFONO MOVIL. ACCESORIOS.

Descuento a lectores de MOTOR 16 presentando este anuncio.

AVDA. FELIPE II. S/N (APARCAMIENTO) TFNO. 276 97 67. 28009 MADRID VISA-CAJA MADRID-MASTER CARD

Colaboramos con economato de banca, DYS (Economato y Servicios) y empresas de seguridad.

FORD Escort Diesel Ghia, 1986, impecable. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.
PORSCHE 911 SC, 80.000 km auténticos. 2.800.000 ptas. Contado, se estudiará precio. Admito cambio. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.
BMW 320i, metaliza-

do, techo corredizo eléctrico, llantas, etc. 1.500.000 ptas. Admito cambio. Teléfono: 255 86 22.
RENAULT 5 GT Turbo, gris oscuro metalizado, precioso. 750.000 ptas. Facilidades. Tels.: 255 86 22 y 256 17 17.

ANUNCIENSE EN MOTOR 16

LEVANTE
Teléfono:
(96) 392 40 05

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio, negro, impresionante, tapicería blanca, llantas. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

PORSCHE 944, precioso, blanco, instalación completa para teléfono. Admitimos cambio. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.

OPEL Ascona 1.800 l, Kadett 1.600 SR, Corsa 1.200. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.

MERCEDES 230 Familiar, 1984, impresionante, precioso, completamente nuevo. 1.200.000 ptas. Facilidades. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.

TALLERES MARION, S. A.

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

AIRE ACONDICIONADO

RECAMBIOS INGLESERES COCHES ANTIGUOS

MECANICA - CHAPA - PINTURA

ESPECIALISTAS EN **OPEL**

CAN, S. A. Azcona, 62. Autos nuevos. Muchas ofertas.

FERRARI 328 GTS, 20.000 km, año 87. Interesados: tel.: (965) 65 20 05.

INOCENTI De Tomaso (mini moderno), rojo, con todos los extras, motor a estrenar,

impecable. Teléfono: 556 00 40.

FORD 1.100 C, M-IW, cuatro años de garantía Ford, 12.000 km, color rojo, cinco velocidades, impecable, como a estrenar, siempre en garaje. Tel.: 556 01 56. Srta. Begoña.

ACERTAR SE LLAMA **YUGO CARS**

LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



YUGO FLORIDA 14 (1.372 c.c. 70 CV) **1.170.000**

MECANICA LICENCIA FIAT

YUGO 45	(903 c.c. 45 CV)	699.400
YUGO 55	(1.116 c.c. 55 CV)	816.000
YUGO 65	(1299 c.c. 65 CV)	927.400

(Precio oferta con IVA y descuento incluidos)

ALABA: CI REYES CATOLICOS, 30. VITORIA. TEL. (945) 27 85 01. ALBACETE: CTRA. DE MADRID, 14-10. TEL. (967) 23 25 14 (OTRONA). ALICANTE: CTRA. DE LOS DOLORES, KM. 1. ELICHE. TEL. (96) 545 74 44. AVILA: CONDÉ 8200 AMENQ. 14. TEL. (91) 532 82 82. ALMERIA: CTRA. FARO SABINAL, 6. ROQUESTAS DE MAR. TELS. (961) 33 33 52. 33 36 91. ASTURIAS: CI ALONSO DE QUEDA, 3. GILÓN. TEL. (96) 38 73 15. CI CANBA ARGUJELLES, 22-24. GILÓN. TEL. (965) 37 36 89. AVILA: AVDA. 18 DE JULIO, 30. TEL. (91) 92 88 86. BADAJOZ: CI HERMANOS CORRES, 103. VILLAVIEJA DE LA SERENA. TELS. (924) 64 18 58. 64 17 39. BALEARES: CI CREMAD TITOTERRA, 26. POL. DON CASTELLO. PALMA DE MALLORCA. TEL. (971) 72 75 45. BARCELONA: CI MARINA, 257 (BARCELONA). TEL. (93) 298 28 18. CTRA. DE VICH, 15. MANRESA. TEL. (93) 823 86 66. AVDA. PUYI Y CALAFALCH, 204-206. MADRID: TELS. (91) 798 33 38. 799 88 61. CI MANUEL DE FALLA, 1. 3 Y 5. VILADECANS. TELS. (91) 608 40 11. 607 16 14. CI PEZAJERO, 30. SABADEL. TEL. (93) 890 86 14. AVDA. CUBELLAS, 42. VILANOVA I LA ORET. TEL. (93) 815 48 29. AVDA. MIRAFLORES, 52 84. HOSPITAL DEL LLOBREGAT. TEL. (93) 249 39 32. CI RAMON LLULL, 11. VICH. TEL. (93) 935 32 20. CADIZ: AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1. JEREZ DE LA FRONTERA. TEL. (956) 52 07 54. CI CASTELLON: CI SAN ROQUE, 103. TEL. (964) 21 17 56. CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 48. TEL. (957) 45 25 39. GENERAL PRISCO DE CUEVA, 99. TEL. (923) 21 01 09. LA CORUÑA: CI CURIE, 31A. P. LOBELA-SERIS. TELS. (981) 29 81 04. 29 81 00. 24 00 81. LAS PALMAS: CI P.O. 86. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. TELS. (929) 24 78 45. 24 03 17. 24 71 88. CI CURIA, 1. ARRIFE DE LANZAROTE. LANZAROTE. CI 20 DE MARO, 26. PUERTO DEL ROSARIO FUERTVENTURA. LA RIOJA: CI P.O. 24, 18. (ESQ. AVDA. COLONA LOGROÑO). TEL. (941) 23 52 13. CI LEON: CI PABLO PABLODIEZ, 232. TEL. (947) 27 16 86. AVDA. DON CASTELLO, 50A. POMEYRADA. TEL. (947) 40 18 23. LERIDA: PRINCIPAL DE VIANA, 32. TEL. (973) 27 51 51. MADRID: CTRA. ESCOBAR, 118. TEL. (91) 552 50 57. MONTE POTRERO, 15. COSTUELA DE ORIENTE. "LA POVEDA" ARCAIZADA DEL REY. TEL. (91) 870 28 88. CI MARTINEZ DE LA ROSA, 76. TEL. (91) 477 24 36. SAN JUAN, 3. ALCALA DE ENENARES. TEL. (91) 888 34 36. MURCIA: CTRA. GRANADA, 340. P. LUMBERAS. TEL. (969) 40 21 02. PALENCIA: CI LEVANTE, 31. TEL. (969) 77 08 54. PONENTINA: AVDA. DE LUJO, 136. TEL. (968) 55 85 14. SALAMANCA: CI ALAN POCORREL, 38. TEL. (923) 25 87 57. BELLVILLAR: AVDA. DE ANDALUCIA, 4. TELS. (945) 65 27 53. 67 88 30. TARRAGONA: AVDA. PRINCIPAL CATALANS, 71-73. REUS. TEL. (977) 31 82 86. PLAZA BERENGUER, 6. AMPOSTA. TEL. (977) 70 09. SAN MIGUEL, 37. TELS. (977) 22 15 02. 21 16 69. TENERIFE: CI SAN CLEMENTE, 37-38. SANTA CRUZ DE TENERIFE. TELS. (922) 24 1444. 24 15 01. CI VICOMTE DEL BUEN PASO. LOS LLANOS DE ARDIANE. LA PALMA. TEL. 46 16 14. WEMERDE DEL HERRERO EL HERRERO. TEL. 50 28 43. CI RUZ DE PADRON, 21. SAN SEBASTIAN DE LA OSMERA. TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25. TELS. (925) 25 11 00. 22 11 32. VALENCIA: CI CECILIA ABSUT, 4. GANDIA. TEL. (96) 298 50 18. CI VALENCIA, 88 Y 7. SAGUNTO. TEL. (96) 296 19 02. VALLADOLID: AVDA. SANTANDER, 3. TEL. (949) 35 58 60. VICENZA: CI SANFRANCESCO, 13. ALCORCO DELGADO. TELS. (94) 489 07 82. 489 65 78. ZAMORA: RUA. PONDE DE LA TERRA, 1. TEL. (988) 41 83 55. ZARAGOZA: CI FRANCISCO Y LOPEZ, 34-38. TEL. (976) 35 50 64.

Importador oficial: CARSLAVIA, S. A. Ci Carbón, 21. Políg. Industrial San José de Valderas. ALCORCON (Madrid). Tel. (91) 611 55 13.

CAR - SHOPPING S.L.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

EMPRESA RECOMENDADA

TODOS LOS MODELOS:
MERCEDES **BMW**
AUDI **PORSCHE**

- 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

C.A.N., S.A. NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

OFERECIMOS LOS MEJORES MODELOS CON PRECIOS DE OFERTA. MÁXIMA CALIDAD Y GARANTIA COCHE USADO.

OPEL ASCONA LRT
OPEL KADETT GSE 2.0 I
OPEL KADETT SR 1.650
BMW 720i
MERCEDES 230 TE
PORSCHE 911 SC

NUEVOS EN OFERTA

FANCA DI DRA 2.0 I. AIRE
VOLKSWAGEN GOLF G.T. MR.
FANCA V40
ALFA ROMEO. NUEVO MODELO

40 AUTOMOVILES EN STOCK

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22



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

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

ESTA SEMANA

EMPRESA
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Panda 40	83	14.000	460.000	Peugeot 405 SRI A.A.	88	28.000	1.925.000
Seat Ibiza 1.2	86	40.000	625.000	Citroën AX 14 T2S	88	31.000	735.000
Seat Ibiza 1.5	87	35.000	770.000	Citroën AX 14 T2S	88	13.000	690.000
Fiat Uno Turbo I. E. Antiskid	89	19.000	1.325.000	Citroën AX S16	89	15.000	745.000
Fiat Uno Turbo I. E. A.A.	87	33.000	1.075.000	Citroën BX 19 GT Dir. Asistida	86	36.000	785.000
Lancia Y 10 Fire	88	28.000	725.000	Citroën BX 19 GTI A.A.	87	35.000	1.475.000
Lancia Prisma Symbol I. E. A.A.	86	21.000	1.250.000	Citroën C-15 Diesel Isotérmica	89	13.000	1.100.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	40.000	860.000	Citroën C-15 Club RE	89	10.000	920.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	8.000	875.000	Ford Fiesta C	88	23.000	565.000
Renault TSE	89	15.000	950.000	Ford Fiesta 1.1 Trip	88	19.000	725.000
Renault Express Diesel	89	17.000	920.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 5 p.	89	11.000	1.050.000
Opel Kadett 1.3	87	35.000	690.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	32.000	745.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	28.000	1.050.000	Ford Escort 1.6 Ghia	83	45.000	675.000
Opel Kadett 1.6 LS	89	23.000	1.125.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	85	27.000	830.000
Opel Kadett 1.8 I GT 4 p.	88	21.000	1.375.000	Ford Escort 1.6 Ghia Diesel	88	19.000	1.150.000
Opel Kadett GSi	86	40.000	1.250.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	89	10.000	990.000
Opel Kadett GSi 2.0	87	35.000	1.425.000	Ford Orion 1.6 Diesel	87	37.000	890.000
Opel Kadett GSi 1.6 V.A.A.	89	15.000	1.975.000	Ford Orion 1.8 Diesel	89	21.000	1.100.000
Opel Kadett Van Diesel 1.7	90	1.000	1.070.000	Ford Sierra 2.0 I.A.A.	88	35.000	1.570.000
Opel Omega 2.0 I CD Full Equip	87	31.000	1.950.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	27.000	1.525.000
Peugeot 205 GT	86	45.000	725.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	25.000	1.225.000
Peugeot 205 SRD	86	50.000	780.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	88	31.000	1.050.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	31.000	1.050.000	Volkswagen Golf GTI llantas techo	86	45.000	1.275.000
Peugeot 205 GTI A.A.	88	27.000	1.475.000	Volkswagen Golf GTI 16 válvulas	89	20.000	1.710.000
Peugeot 205 Open Diesel 5 p. A.A.	87	47.000	1.100.000	Volkswagen Golf GTD Turbo A.A.	87	43.000	1.525.000
Peugeot 205 XR	85	46.000	690.000	Volkswagen Polo Classic	87	32.000	690.000

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

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

Motor Retiro



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

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Paracoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 27B. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

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.

AUTOMOVILES

MARIA ZAYAS, 21
SEMIESO, 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

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

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, antracita, ABS, climatizado, asientos, calefacción, eléctricos y 16 extras

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. Azco-

na, 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.

BMW 325 iE, 1985, llantas, techo, oro metalizado, cuatro puer-

tas, 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, mo-

tos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 % comisión, garantía hasta seis años. Servicio piezas en veinticuatro horas. Teléfono: (91) 245 66 60.
NISSAN Bluebird 1.800 Turbo. Tel.: (965) 43 22 05.

AIRE ACONDICIONADO

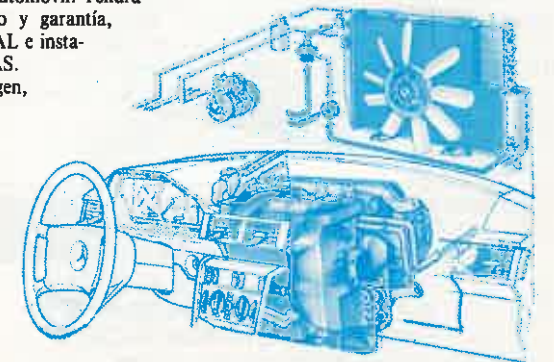
El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo. Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil. Tendrá el mismo funcionamiento y garantía, pero deberá ser ORIGINAL e instalado por ESPECIALISTAS. Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, etc.

Y...
no se acalore
Un año de garantía

INSTAL
AUTO

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S. L.
MIGUEL ARACIL, 66 - 28035 MADRID - TELS.: 373 82 56-373 84 56

Autotelfonos • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios





C/ Santo Domingo, 74-76
Tel. y fax: 512 55 49
03006 ALICANTE

¡Ahorre 10% de consumo!
Todo tipo de alerones, kits
de poliéster, admitidos en ITV.

¡Oferta! Kit aerodinámicos
Seat Ibiza por sólo 95.000
ptas. Disponemos de un
catálogo a color por 750
ptas., más franqueo.



★ FACH - WAGEN ★
★ BUGGY-CENTER ★

CUATRO ASIENTOS, RUEDAS DEL 205 Y TRAS. 295
MOTOR 1.600 c.c., 50 CV, CALEFACCION, CAPOTA.
TAMBIEN OTROS MODELOS Y VERSIONES DISPONIBLES
C/ FUENTERRABIA, 3. TEL. (976) 44 06 06 - FAX. 44 66 65
ZARAGOZA

RENAULT 25 GTX Inyección, aire. Precio: 1.100.000 ptas. Buen estado. Admitimos cambio. Facilidades. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

GOLF GLI Cabriolet, blanco, año 88, 17.000 km (seminuevo), muchos extras. 1.850.000 ptas. Julio. Teléfono: 259 46 91.

BMW 320i GET, rojo, accesorios, Alpine, múltiples extras, BMW vestido, precio a convenir. Teléfono: (972) 55 42 58.

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.875.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80.

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

MERCEDES 190 E, año 1986, color azul metalizado, aire acondicionado, llantas de aluminio y techo corredizo. 2.475.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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

RENAULT Supercinco TL, año 1986, color blanco, regalo radio-

cassette. 550.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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

PEUGEOT 405 SRI, inyección, año 1988, color plata metalizado, aire acondicionado, cuatro elevallas eléctricas, cierre centralizado con mando a distancia, cuatro cinturones de seguridad, llantas de aluminio. 1.825.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

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

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

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

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 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. Volkswagen Polo Classic, rojo, año 86, garantía doce meses. 645.000 ptas. Tel.:

(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. 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. ¡Súper nuevo! 1.895.000 ptas. Dieciocho meses de garantía. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

F. Tomé. Opel Corsa

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. 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 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.

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

RENAULT 14 GTS, 70.000 km, M-3645-EJ. 300.000 ptas. Tel.: 564 75 41 (tardes).

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

F. Tomé

Concesionario



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

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

(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 garan-

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

RENAULT Supercinco

SEAT Lezauto

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

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

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

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.

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

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

ALFA Romeo 33 1.5 TI, kit aerodinámico Zender, único dueño, 50.000 km, perfecto

¡Qué idea!

LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	146 Km/h.
PIRE LXI.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	186 Km/h.
City.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	176 Km/h.

CONSUMO C.C.E. A 90 KM/H.

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13*
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 82
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid

Desde 1.035.650 pts.

Gusta a la Gente que Gusta

estado. Teléfono: 255 86 21. Azcona, 62.

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.

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

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

NAMATRANS, S. L.

Avda. Doctor Calero, Teiti Centre
28220 MAJADAHONDA (Madrid)

- BMW 325i Cabrio** 3.800.000 ptas.
- BMW 325i 2 puertas** 2.400.000 ptas.
- BMW 325i 4 puertas** 2.300.000 ptas.
- Chrysler Cherokee** 3.800.000 ptas.
- Chrysler Le-Baron-Cabrio** ... 3.800.000 ptas.

ALZACRISTALES ELECTRICOS (UNIVERSALES)
CON EMBRAGUE SALVAMOTOR

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

NUEVO

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

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



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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



BBS

Distribuidor MADRID:
A.T. Acc. del Automóvil, S.A.
Avda. Pablo Iglesias, 48
Tel.: (91) 534 09 98

Distribuidor BARCELONA:
FURUN, S.A. Calent, 72-76
Tel.: 209 87 23

Turisport

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

LLANTAS mad'in

Llantas de aleación para turismo y competición
Desmontables en tres piezas

WERK

Trafalgar, 64
08010 BARCELONA
Tel.: (93) 301 86 47
Fax: (93) 302 76 73

auto equip

CORCEGA, 378 (esquina Bruc)
08037 BARCELONA
Tel.: 207 35 14

DISTRIBUIDOR:
ZENDER

VW Golf Z-60 CONSULTAR OFERTAS VW Passat ENVIOS CONTRA REEMBOLSO

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

BMW 3



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

ZENDER

LLANTAS DE ALEACION

Desde 6x13 a 8x16
Desde 7x15 a 8x16
Desde 7x15 a 10x17

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S.L. (948) 24 29 47 PAMPLONA • ARELOSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO • AT ACC DEL AUTOMOVIL (91) 534 09 98 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 69 96 21 FIGUERAS (GEHONA) • 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) • COMERCIAUTO (976) 56 03 58 ZARAGOZA • COSTA ACC (93) 873 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (985) 38 71 01 GIJON • GRUPO CIDAR (971) 46 88 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE (93) 757 39 10 NATARO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 36 69 96 MAHON (MENORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 93 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 85 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND-216 (93) 851 14 58 MANLLEU (BARCELONA) • STYLAUTO (96) 366 08 61 VALENCIA • STYLEFLY (91) 678 14 74 MADRID • SEMAUTO (945) 28 38 36 VITORIA • TALLERES BORREGO (952) 31 05 30 MALAGA • TALLERES HURTADO (950) 29 59 08 GRANADA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 56 21 61 EJEJA (ZARAGOZA) • TOT AUTO (973) 31 28 37 TARRAGA (LÉRIDA) • TRAVEL (974) 60 14 04 TERUEL • VADISA (943) 21 56 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España

iaccs Vallespir, 189-191 - Tel. (93) 490 19 26 Télex 54318-JSAU-E
Fax (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

VENDO ALPINE V6 GT

Año 86, radiocassette, alarma y varios, blanco, estado impecable.

Tel.: (977) 23 07 01
(De 14 a 15 horas y de 22 a 24 horas).

Tarragona

GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 79 84 95.

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

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

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

¡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 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.

MERCEDES 190 16V, particular, techo eléctrico, aire, ABS, alarma, elevalunas, 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.

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

CHEVROLET Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62.

El éxito y la polémica han sido sus compañeros de viaje por el laberinto del mundo de la competición. Para algunos posee una mente maquiavélica capaz de tergiversar la realidad a su libre albedrío; sin embargo, para otros representa simplemente la astucia latina elevada a su máxima expresión. De todos modos, Fiorio es un hombre pragmático y a la vez teatral, por eso se le ha bautizado con el chistoso apodo de «Hollywood». Todo su quehacer tiene la bendición de la cúpula del coloso Fiat. Si en sus manos estuvo la suerte del equipo Lancia de Rally durante veinte años, ahora su encomienda consiste en reavivar al Cavallino un tanto anémico.



CONVENCER AL JEFE. Fiorio explica a Piero Fusaro los problemas surgidos en los entrenamientos. En Ferrari todos confían en él.

CESARE FIORIO

EL ILUSIONISTA

LA vida con Cesare Fiorio ha sido generosa, aunque él opina que nadie te puede quitar lo que tú no sueltas.

Ver como Fiorio observa en silencio los coches en sus boxes, es una imagen tan frecuente como enigmática. Los monoplazas del Cavallino se reflejan deformados en sus gafas oscuras, como una realidad a la que hay que dar forma de un solo modo: conservar ese número uno que figura en el coche de Alain Prost.

Cuando se habla con Fiorio se tiene la sensación de conversar con una persona cuya mente está en otro lugar, fácil de suponer.

«Es mejor que hablemos por la calle -sugiere Fiorio para librarse del gentío que festeja la pole position de Nigel Mansell-. Así tendremos más tiempo y tranquilidad».

-¿Cómo ha quedado la estructura técnica de Ferrari después de las dimisiones presentadas por Enrique Scalabrioni?

-En realidad no ha cambiado nada. Steve Nichols ha pasado a ocupar su puesto, y además es el responsable de la investigación, la evolución, experimentación y todo lo relacionado con el chasis. Por supuesto todas esas funciones bajo la coordinación de Guido Castelli.

-¿Quién será el brazo derecho de Steve Nichols?

-Bajo su dirección hay todo un valioso grupo de ingenieros y expertos que le ayudan y asesoran en las más variadas y múltiples facetas: aerodinámica, cambio,

chasis, cálculo y estructuras de todo tipo.

-¿A qué es debido que en Ferrari sea tan difícil crear un equipo técnico estable?

Antes de contestar, Fiorio arruga la

frente, hace una mueca con la boca, medita y por fin se decide.

-Hemos tenido problemas sólo con Scalabrioni; en el caso de Barnard existía una dificultad de planteamiento inicial que no podía durar mucho. Scalabrioni se fue por razones que todavía no tengo muy claras. De pronto empezó a comportarse de forma rara, paseaba sólo por los despachos con aspecto de iluminado y envuelto por un gran misterio.

-¿La ruptura fue debida a un problema «político»?

-En la Ferrari ya no se hace política. Para los que desean seguir en ese sentido, no hay lugar en el seno de la Ferrari. Ahora en Maranello se hacen coches de carrera, que con toda seguridad serán competitivos. La política forma parte del pasado.

-¿El departamento de motores se reforzará después de la marcha de Ralph Hahn y otros?

-Paolo Massai ha sido y será el máximo responsable del diseño y evolución de los propulsores. Como ayuda se ha reforzado su equipo con varios ingenieros ya existentes en Ferrari, así como en el Centro Experimental de Fiat. En cuanto a motores, es más lo que la Ferrari ha exportado como ideas, que lo recibido por técnicos de otros equipos.

-Al margen de sus dotes como piloto ¿qué ha aportado Alain Prost a la Ferrari?

-Prost es un campeón con un caudal de experiencias único debido a su sensibilidad para la puesta a punto. Por lo tanto, el



ESTA EN TODO.

Las relaciones con los pilotos son de lo más cordial. El armoniza la convivencia entre Nigel Mansell y Alain Prost.

diálogo con los ingenieros es sumamente preciso y constructivo en el amplio sentido de la palabra.

-¿En qué ha contribuido para la realización del Ferrari 641/2?

-En cuanto al proyecto, estrictamente hablando, en nada. Él participa en las reuniones técnicas, pero sólo como piloto evolucionador de lo que los ingenieros han diseñado.

Lograr hablar unos minutos seguidos con Fiorio es imposible. Por si las constantes consultas de los pilotos, ingenieros y mecánicos le agobiaban, a partir de los últimos éxitos de los Ferrari, también le acosan admiradores tifosi que quieren su autógrafa, empujados por el deseo fetichista de tener algo de ese hombre que ha resucitado el Cavallino.

-¿En este momento qué es la GTO (Guildford Technical Organisation) y cuál será su futuro?

-Antes la GTO era un centro de diseño y fabricación. Ahora se ha convertido en una célula de la Ferrari, en la que se cons-



TIEMPOS DIFÍCILES. Su llegada a Ferrari fue bien aceptada. Gerhard Berger y John Barnard le causaron no pocos problemas.

TODO UN PADRAZO. En muchas ocasiones le acompaña su hija Giorgina. Dicen que es su hija predilecta.

truyen componentes en materiales compósitos y algunos elementos de las suspensiones.

-¿A la versión 037 del motor 640 se la puede considerar como el final de este propulsor que será sustituido por otro completamente nuevo?

-El motor actual pasará por múltiples fases de evolución. Por el momento, se trabajará sobre las bases actuales, sin pensar de ningún modo en olvidar lo que tenemos. Jamás en Ferrari se pensó en un propulsor con diez cilindros, como está descartada la posibilidad de emprender un camino totalmente nuevo.

-Usted ha tenido entre sus manos los mejores coches de rallye durante las dos últimas décadas. En el cambio a la Fórmula 1 ¿qué ha perdido y qué ha ganado?

-En realidad no es cierto que he tenido los mejores coches de rallye en mis manos. Algunos de los Lancia y Fiat han resultado muy competitivos y me han brindado grandes satisfacciones, así como



recuerdos inolvidables. En la Fórmula 1 hay algo parecido a los rallyes en cuanto a que todos los deportes automovilísticos se parecen. Lo sumamente agotador y desquiciante, es la presión a la que se está sometido cuando uno trabaja en Ferrari. La prensa, con su sensacionalismo es la principal culpable de ese fenómeno, y por otra parte, en Ferrari existe una necesidad imperiosa de ganar. Cuando se logran dos victorias consecutivas como en México y Francia, la recompensa es también mayor.

A lo lejos se divisa un mecánico que llega corriendo; es el emisario de Prost que requiere a Fiorio para el «meeting» que se suele tener siempre después de los entrenamientos. La última pregunta tiene lugar camino de los boxes y a paso ligero.

-¿Qué valor da usted a estas dos últimas victorias?

-Las considero el principio del resurgir de Ferrari. Cuando llegué a Maranello no existía el departamento de estudio y diseño. Todo se hacía en la GTO, lugar donde Barnard dirigía sus ingenieros, que posteriormente se llevó al marcharse de Ferrari. Ahora todo se estudia y evoluciona en Maranello donde hay un buen plantel de jóvenes ingenieros que crecen a la sombra de los «grandes». Cuando alguien se va, como por ejemplo Migeot, se promocionó a Henry Duran, un joven técnico madurado a la sombra de Migeot. En este momento en Ferrari se crean nuevos talentos, se promocionan dentro del organigrama y no se considera beneficioso para nadie imponer gente que viene de fuera cada vez que alguien se marcha.

En Fiorio convive la euforia de las victorias logradas y la ansiedad de un futuro que debe ser igualmente fructífero. En el «Circo» todos le respetan y temen pero al mismo tiempo, nadie quiere arrebatarle su puesto de director deportivo de la escudería más famosa del mundo, lugar en el cual se pasa de la gloria al infierno más rápidamente que un fórmula 1.

Gigi Corbetta.



ASI LOGRE LA VICTORIA

DESPUES de Méjico me tomé unas cortas vacaciones y llegué a Le Castellet el jueves por la tarde para iniciar el trabajo en el Paul Ricard al día siguiente, antes de los entrenamientos libres. Tenía muchas cosas que hacer y que ver, pero sobre todo quería conversar con Nigel Mansell sobre sus pruebas en Silverstone. El utilizó el nuevo motor Ferrari, el 037, pero sin los pistones definitivos que no se habían recibido, lo que explica porque el motor empezó a fallar rápidamente, no sin antes haber demostrado todo su potencial. En realidad era extraordinario y Cesare Fiorio decidió llevar cuatro coches a Le Castellet, dos de carrera con el motor clásico, el 640,

por la mañana con el depósito casi lleno los tiempos fueron satisfactorios. Por la tarde volví al coche de clasificación y logré el segundo mejor tiempo, pero la pista estaba demasiado caliente para intentar aproximarme al tiempo de Nigel. Aunque había mejorado en relación al viernes, retrocedí a la cuarta posición, ya que Berger con un esfuerzo máximo había avanzado del quinto mejor tiempo al segundo. Eso no me inquietó pues en Méjico había salido del centro de la parrilla.

El domingo durante el «warm-up» los cuatro Ferrari recuperaron los motores normales, pero a pesar de todo yo escogí mi coche de costumbre. El Gran Premio de Francia se presentaba bastante bien, buena velocidad máxima, buen funciona-

MI orgullo patriótico se impuso. Estaba en Francia, en el Paul Ricard y decidí jugarme el todo por el todo. Capelli tenía problemas con el motor, pero yo también. Una lástima. Intenté adelantarlo en Beausset por la derecha en dos ocasiones. Unas vueltas más tarde volví a intentarlo cortando del exterior al interior, pero él reaccionó correctamente y fue imposible. Cambié mi trayectoria según las circunstancias: me coloqué en el interior lo más rápidamente posible después de la curva de Signes y de esta manera pude empujarlo hacia el exterior. La maniobra dio resultado justo a tiempo ya que sólo faltaban tres vueltas para el final de la carrera,



PROFETA EN SU TIERRA.

Alain Prost logró su victoria número cuarenta y dos en el circuito francés de Paul Ricard tras una dura lucha con Ivan Capelli.

del tipo utilizado en Méjico, y dos de clasificación equipados con el nuevo motor, que tenía un enorme potencial pero no era muy fiable.

DECIDI trabajar a fondo en el coche de la carrera con el chasis y el motor adecuados, luego, realicé dos o tres vueltas con el de clasificación. Al final de los entrenamientos tenía el tercer tiempo, a cuatro décimas de Nigel que tenía la «pole». Estaba satisfecho porque al comienzo de mi mejor vuelta tuve dificultades con Caffi y luego tropecé con Modena. Por eso no veía ningún problema para el día siguiente. El sábado

miento del coche con el depósito lleno y buenos neumáticos de carrera semiblandos. Podía adelantar y ser el líder al principio de la carrera.

Sorprende desagradable. Nada de eso sucedió pues me tuve que detener enseguida para cambiar neumáticos, lo cual tenía previsto, y una banda de rodadura se desprendió de la rueda trasera izquierda de mi segundo juego. Imagínense las vibraciones y mi inquietud, pero aún así tenía que alcanzar a Capelli. Me aproximé a él vuelta a vuelta pero el motor comenzó a ahogarse en aceleración y cuando cambiaba de velocidad. Las cosas se complicaban y honestamente me esforcé en asegurar la segunda posición.

para mi victoria número cuarenta y dos después de ciento sesenta Grandes Premios.

Alain Prost

Marlboro





CIRCUITO DE ALBACETE

EN HONOR AL APELLIDO

Manuel Madrid
Enviado especial

POR fin el circuito de la Torrecica en Albacete es una realidad. Tras el acto de inauguración presidido por el señor Gómez Navarro, Secretario de Estado para el Deporte, el trazado manchego a falta de terminar la construcción de algunas instalaciones se encuentra listo para albergar cualquier tipo de prueba automovilística.

Como la ocasión lo requería el espectáculo en esta cita inaugural fue de primera. Todas las carreras fueron muy emocionantes y competidas, principalmente el Campeonato de España de Velocidad, que fue dominado a lo largo del fin de semana por Antonio Albacete, que tras una rápida adaptación al circuito en los entrenamientos libres con el Toyota Corolla se permitió el lujo de endosarle cuatro segundos a sus más directos rivales. En la tanda de entrenos cronometrados siguió siendo el más rápido, aunque con mucha menos rotundidad, dos segundos más rápido que su

más inmediato perseguidor, Luis Pérez Sala con un Alfa Romeo 75 América. Sasiambarrena y De la Cámara se situaron un poco más atrás con problemas de temperatura en sus turbos, debido al fuerte calor reinante. Luis Villamil con problemas en la centralita electrónica del Alfa Romeo 75 América se conformó con la quinta posición de la parrilla de salida, que más tarde pasó a ser la última por pesar su coche menos de lo establecido.

En la carrera Sasiambarrena con una arrancada sensacional se situó a la cabeza, pero enseguida se vio rebasado por un pletórico Albacete, que quizás por tener el mismo apellido que la ciudad donde se estaba disputando la prueba le salieron alas al Toyota Corolla. Poco a poco fue distanciándose de sus perseguidores realizando una conducción muy espectacular, colocándose en una posición muy cómoda cruzando al final la línea de meta en solitario, aunque pudo peligrar su victoria: «Me entró un miedo terrible cuando en la última vuelta el coche comenzó a fallar, pensé que no acababa. Tuve que ha-



cer toda la vuelta en velocidades cortas y a tope de revoluciones porque era el único modo de que dejase de fallar».

La emoción de la carrera estuvo en la lucha por los otros dos puestos del podio. El segundo fue para Luis Pérez Sala, tras una carrera magnífica. En la salida se quedó relegado a la cuarta posición y tras conseguir rebasar a un incisivo Carlos Palau, que a los mandos del Renault 21 Turbo estaba realizando una conducción perfecta, se lanzó a la caza de Sasiambarrena al que a pocas vueltas del final adelantó, debiéndose conformar por lo tanto el piloto del Cosworth con la tercera plaza. Juan Ridruejo con una actuación muy inteligente situó el Ford Sierra Cosworth en quinta posición. Villamil tal como nos viene teniendo acostumbrados remontó a marchas forzadas aupándose desde la última hasta la sexta posición. Luis López de la Cámara por su parte, que se salió en la primera vuelta realizó una gran remontada, siendo a la postre el piloto más espectacular, llevando el Sierra Cosworth cruzado prácticamente en todos los virajes.

MAGISTRAL.
Antonio Albacete desmostró sus magníficas cualidades durante todo el fin de semana. La Copa Renault Iniciación tuvo tres claros dominadores en Tramond, Fernández y Ayuso.



MAXIMA EXPECTACION.
Las Copas Citroën AX estuvieron muy disputadas en la Final B venció Manuel Ruíz. Luis Pérez Sala tras una magnífica carrera finalizó en segunda posición.



Las Copas Renault también pisaron por primera vez el circuito de Albacete y lo hicieron a lo grande. En la Iniciación el dominador del fin de semana fue Bertrand Tramont que además de conseguir el mejor tiempo en los entrenamientos venció con autoridad en la carrera. El segundo clasificado fue Víctor Fernández, que incluso llegó a acosar en algunos momentos a Tramont pero al verse en una cómoda segunda posición prefirió no arriesgar más de lo necesario. Tercero también en solitario fue Juan Carlos Ayuso. La emoción de la carrera estuvo en la lucha por ganar posiciones un poco más atrás entre Carlos Arimón, Alexander Villanueva,

CLAROS DOMINADORES.
En los dos Campeonatos de monoplazas los vencedores se impusieron con rotundidad. En la Fiat (a la derecha) venció Durán, mientras que en la Ford lo hizo Martínez de la Rosa.



Gonzalo de Alba e Ignacio Hervás, que cruzaron la meta en este orden separados entre sí por unas escasas décimas.

En la Copa Turbo la lucha por la victoria fue muy cerrada entre cinco pilotos: Eduardo de Aysa que se mantuvo todo el tiempo en cabeza, Santiago L. Moya, Enrique de la Puente, Juan Ridruejo y Julio Diéguez, que tras intercambiarse posiciones a largo de la prueba cruzaron la meta en este orden.

La Copa Citroën AX siguiendo su tónica habitual resultó muy competida. Tras las espectaculares mangas clasificatorias que se disputaron el sábado, el domingo

LUCHA A MUERTE.
En la Copa Renault Turbo la lucha por los puestos de honor fue muy intensa. En la Final A de la Copa Citroën AX se impuso con una cierta comodidad Pablo Irizar.



ALBACETE EN BREVE

El Campeonato de Clásicos está resultando muy competido con una nutrida parrilla de salida. En los entrenamientos cronometrados Balba González Camino con un precioso Lotus Seven conquistó la pole. La carrera al final fue ganada por el gran dominador del certamen, Pere Cerqueda con su impresionante Porsche 911.

Hay que aplaudir el esfuerzo que está realizando la marca de neumáticos Camac, que en vez de

tener parado en el garaje unos de sus Golf GTI prefirió cedérselo sin ningún tipo de compensación a cambio a Roger Morback, quien a su vez está protagonizando unas buenas actuaciones en el Campeonato de Velocidad con él. En esta carrera en Albacete ocupó la novena posición.

Iván Arias tras su actuación en Albacete parte para Inglaterra, donde va a permanecer hasta el próximo mes de septiem-

bre participando en carreras de la Fórmula Ford 1.600 con el fin de coger experiencia.

Balba González Camino también va a acudir a Inglaterra pero a final de temporada para participar en una carrera de Clásicos en Brands Hatch. Para esta prueba tendrá que utilizar un coche inglés, los únicos que están permitidos en el campeonato.

Antonio Albacete tiene

previsto disputar dos carreras del Campeonato Británico de F-3000, posiblemente con el equipo Cobra Motorsport. La decisión de participar en estas pruebas es para evitar que la FISA le retire la superlicencia.

Arturo Marcos será el Capitán del equipo español que participará en la Carrera de las Naciones los próximos días 20, 21 y 22 de julio en el circuito belga de Spa-Franco-Champs.

se llegó a las dos mangas finales. En la A venció Pablo Irizar que tras un apasionante duelo pudo entrar ligeramente distanciada sobre Francisco Granell. Tercero en una cómoda posición fue Martín Egaña. En la B se impuso con comodidad Manuel Ruíz, mientras que Fernando Medida, en un apretado duelo con Gonzalo Arche, cruzó la meta en segunda posición. También fue muy interesante la actuación que protagonizaron Pablo Villota y Gregorio Díez que estuvieron luchando todo el tiempo por las posiciones de honor.

Por lo que respecta a los dos campeonatos de monoplazas, la Fórmula Fiat y la Fórmula Ford 1.600 tuvieron dos claros dominadores. En la Fiat se impuso Juan Durán que realizó toda la carrera en solitario y otro tanto de lo mismo ocurrió en la Fórmula Ford 1.600 con Pedro Martínez de la Rosa. En la Fiat el segundo clasificado fue Angel Burgueño mientras que Javier Díaz, tercero, fue el auténtico protagonista de la prueba. Debido a unos neumáticos defectuosos se clasificó quinto en los entrenamientos. En la carrera después de remontar y cuando tenía en el punto de mira al segundo le obligaron a entrar en boxes para desprender la parte trasera de la carrocería de su monoplaza que iba arrastrando con la consiguiente pérdida de tiempo.

En la Ford el héroe fue Morback que partió en última posición desde los boxes y remontó hasta clasificarse segundo. Tercero fue Alvaro de Arenzana.

CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE VELOCIDAD

1º A. Albacete (Toyota Corolla 16v) 36.42.75 2º L. P. Sala (Alfa Romeo 75), 37.00.36. 3º J. Sasiambarrera (Ford Sierra Cosworth), 37.02.51. 4º C. Palau (Renault 21 Turbo), 37.22.11. 5º J. Ridruejo (Ford Sierra Cosworth), 37.32.05.

COPA RENAULT 5 TURBO

1º E. de Aysa, 29.29.29. 2º S. L. Moya, 29.29.54. 3º E. del Puente, 29.30.59. 4º J. Ridruejo, 29.31.90. 5º J. Diéguez, 29.33.67.

COPA RENAULT 5 INICIACION

1º B. Tramont, 24.56.47. 2º V. Fernández, 25.01.01. 3º J. C. Ayuso, 25.17.12. 4º C. Arimón, 25.24.04. 5º A. Villanueva, 25.24.23.

FORMULA FORD 1.600

1º P. Martínez, 25.59.85. 2º R. Morback, 26.21.27. 3º A. de Arenzana, 26.23.63. 4º F. Broberg, 26.24.78. 5º P. Calle, 26.27.47.

FORMULA FIAT UNO

1º J. Durán, 25.34.64. 2º A. Burgueño, 25.43.75. 3º F. J. Díaz, 25.52.68. 4º Manuel Izaguirre, 25.53.72. 5º F. Calatayud, 26.15.32.

COPA CITROEN AX, FINAL A

1º P. Irizar, 29.33.17. 2º F. Granell, 29.33.91. 3º M. Egaña, 29.34.39.

COPA CITROEN AX, FINAL B

1º M. Ruíz, 29.52.29. 2º F. Medina, 29.56.42. 3º G. Arche, 29.56.68.

JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS DE FASA - RENAULT

EL pasado día 13 de junio se celebró en Valladolid la Junta General de Accionistas de FASA - RENAULT en ella fue aprobada la Memoria y Balance presentada por el Consejo de administración, además de las cuentas y la distribución de resultados correspondientes al Ejercicio de 1.989. De esta forma, de los 11.151 millones de pesetas de beneficios, 2.278 millones se dedican al reparto de dividendos, 3.583 a impuestos y 5.290 a reservas. En dicho acto tomaron la palabra los señores Guasch y Stahl, Presidente y director Gerente de la compañía. Francis Stahl destacó la privilegiada situación comercial que mantiene la empresa debido al gran éxito que están cosechando sus modelos, de los cuales sobresale el Renault 19 líder en ventas del mercado español.

Para el señor Stahl la modernización realizada en diversos aspectos de las factorías, y el esfuerzo hecho por el equipo humano embarcado en el proyecto de calidad son las claves del éxito en el futuro. El Presidente de FASA-RENAULT Manuel Guasch, centró su intervención en señalar las medidas tomadas por las distintas marcas, caracterizadas por la agresividad comercial, tras notarse los primeros síntomas de enfriamiento de la economía debido a la política restrictiva de la economía emprendida por el Gobierno. Finalizó el señor Guasch comentando los resultados positivos que se han dado como consecuencia de la implantación de la filosofía de la Calidad Total, con la idea centrada en afrontar en las mejores condiciones la llegada del Mercado Unico europeo.

CIFRAS MAS SIGNIFICATIVAS CITADAS EN LA JUNTA GENERAL DE ACCIONISTAS

Produccion nacional de turismos y furgonetas	1.961.163
produccion de FASA- RENAULT	366.699
Matriculaciones totales en la Península y Baleares	1.193.760
Ventas de FASA - RENAULT (incluidas exportaciones)	389.750
Cifra de negocios de FASA - RENAULT (en millones de pesetas)	449.684
Exportaciones de FASA - RENAULT (en millones de pesetas)	127.434
Cash - Flow porcentaje sobre cifra de negocios	7,4%

Las inversiones realizadas han sido por un valor de 23.252 millones de pesetas, lo que supone un incremento de un 78,7% respecto a las adquisiciones del ejercicio pasado.

G.P. DE INGLATERRA DE FORMULA UNO

**SUPER PROST
SUPERSTAR**

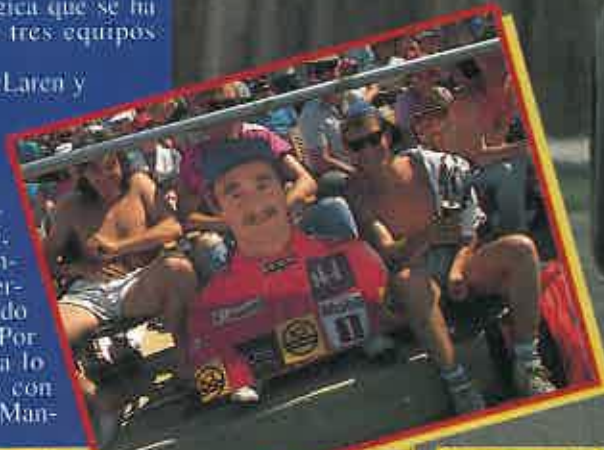
Gigi Corbetta

Enviado especial

DESDE las alturas del Olimpo, el Commendatore no debe creerse lo que está ocurriendo en el «Gran Circo». Ver por tres veces consecutivas a un Ferrari victorioso parece más un milagro que una obra del profesor Alain Prost. Lo significativo de estas tres victorias consiste en que representan la prueba evidente de que la recuperación del equipo Ferrari es una realidad tangible, así como los primeros conatos de vejez que acosan al McLaren MP4/5. Según palabras de Ayrton Senna, en 1988 disponían del mejor motor con diferencia; sin embargo, a partir de la segunda mitad de la pasada temporada, la competencia ha ido mejorando a pasos agigantados, hasta el extremo de haber acorralado al binomio McLaren-Honda. «Lo que nos está ocurriendo», dijo Senna, es que, al no tener el mejor motor, salen a relucir los problemas de nuestro chasis. No hay duda de que el Ferrari es el coche mejor equilibrado». Estas palabras vienen a confirmar las siguientes declaraciones de Prost: «A principio de temporada, el 641 sólo era competitivo en las trazadas rápidas; ahora lo es en cualquier circunstancia».

Este Gran Premio de Inglaterra ha marcado el ecuador de la temporada, a la vez que ha dejado traslucir la superioridad de Prost en la guerra psicológica que se ha desencadenado entre los tres equipos punteros.

Como era de esperar, McLaren y Williams querían demostrar su valía frente al público británico, y la victoria en Silverstone hubiera sido especialmente significativa. Del mismo modo, Senna tenía la necesidad imperiosa de volver a imponerse a Prost, que le ha ganado dos veces recientemente. Por si este panorama no fuera lo suficientemente «picante» con vistas a la carrera, Nigel Man-



ATACAR COMO NORMA.

Desde el momento de la salida Ayrton Senna decidió desarrollar una carrera basada en atacar constantemente. De nada sirvió el esfuerzo de Nigel Mansell para ocupar la primera posición.



LUCHA A MUERTE.

En los primeros compases del Gran Premio la rivalidad entre Senna y Mansell cargó de emoción el ambiente. Ambos cometieron el grave error de precipitarse desde el principio.



IMPERDONABLE.

La gran presión psicológica a la que estaba sometido Ayrton Senna le hizo cometer un error que se puede calificar de imperdonable. Fue una maniobra de «novato».



ESTABA CLARO.

Desde mitad de carrera el acoso de Prost fue insoportable. Gerhard Berger y su compañero Mansell cayeron incomprensiblemente en la trampa del profesor.

DE MILAGRO.

La remontada de Ayrton Senna tenía pocas esperanzas de alcanzar buenos resultados. Debido a los múltiples abandonos logró situarse en tercer lugar. En la foto le vemos mientras dobla a Caffi e intenta despegarse de Bernard.



«TIFOSI» BRITANICOS. Todo el público de Silverstone apoyaba moralmente a Mansell. A pesar del calor que hacía y de lo ocurrido a su ídolo, los espectadores, que abarrotaban el circuito, aguantaron hasta el final de la carrera.

sell estaba dispuesto a dar el do de pecho rodeado por una muchedumbre que le idolatra y que, además, había convertido el circuito de Silverstone en lo más parecido a Imola o Monza, al ondear infinidad de banderas ferraristas, mientras se protegían del sol con gorras del Cavallino. En resumidas cuentas, en Silverstone se quería ver si Ferrari era superior a McLaren y, a la vez, presenciar un claro enfrentamiento entre el profesor y Magic Senna, aunque por las características del trazado, lo que sale más a relucir es la aerodinámi-

ca, junto a la potencia y fiabilidad de los motores; razón por la cual, a la sombra de McLaren, Ferrari y Williams se fraguaba una confrontación entre la industria europea y la nipona, bajo los signos de Fiat-Renault contra el coloso Honda. El primer puyazo lo dio Mansell adjudicándose la pole position con el Ferrari 641/2, equipado con el nuevo motor 037. En realidad, gran parte de mérito fue del británico, que dio una vuelta de clasificación tan temeraria que pasará a los anales de la Fórmula 1 junto con la de Senna en

REGULARIDAD PREMIADA. A raíz del pique con Prost, Thierry Boutsen se dio cuenta de los límites de su coche. Optó por desarrollar una carrera monótona que al final se vio premiada con el segundo puesto.

SILVERSTONE EN BREVE

Después de la derrota, vino la decisión. Por fin se ha sabido lo que le ocurría últimamente a Mansell. Su postura es irrevocable. «En Adelaida disputaré mi último Gran Premio -dijo- Ha llegado la hora de dedicarme a mi familia y de pensar en los negocios». Y terminó diciendo que en los ocho grandes premios restantes, se dedicará a ayudar a Prost para que gane el Campeonato del Mundo. Ha precisado también que no ha habido razones extremas que le hayan obligado a tomar esta determinación; es simplemente una cuestión de saturación. Al margen de esto, por los boxes de Silverstone se comentaba que últimamente se consideraba boicoteado dentro del equipo Ferrari.

Se ha corrido el rumor de que la Fisa tiene previsto cambiar el sistema de puntuación de los Grandes premios. La necesidad ha surgido debido al elevado número de coches que terminan cada carrera. Por el momento, se trata de una simple idea.

El piloto italiano Riccardo Patrese ha alcanzado la cota de doscientos Grandes premios disputados. Con esto, se ha convertido en el más veterano de la Fórmula 1, seguido por Jaques Lafitte y Graham Hill, con ciento setenta y seis. Por este motivo, Williams y Renault le ofrecieron un homenaje haciéndole entrega de una medalla conmemorativa. También Nannini y Alboreto tomaron su iniciativa y le agasajaron con un saco de plástico lleno de agua, el cual lanzaron sobre su cabeza.

En el mercado de pilotos se especula que Ayrton Senna se quedará en McLaren un año más y que Patrese podría sustituir a Mansell en Ferrari. Tampoco está claro que Jean Alesi firme el contrato con Williams, ya que ha recibido de Tyrrell una oferta considerable. En cambio parece seguro que Gianni Morbidelli ocupe el lugar de Paolo Barilla en Minardi.



COMO LOS GRANDES. Ivan Capelli volvió a demostrar que su Leyton House ha alcanzado el nivel de competitividad deseada. De no haber sido por un problema de motor hubiese subido al podio por segunda vez consecutiva.

México de 1986. A la vez se vio que a Senna le faltaban medios para poder rebatir, y quedó claro que, en clasificación, los Ferrari eran superiores a todos con bastante diferencia.

Para no variar, Prost había dedicado enteramente los dos días de entrenamientos y el warm-up a preparar el coche para la carrera, sin preocuparse demasiado de su posición en la parrilla de salida. En esta última, fue sorprendente ver a Jean Alesi en la tercera fila, por delante de Riccardo Patrese, así como a los dos Larrousse-Lamborghini de Aguri Suzuki y Eric Bernard, que habían logrado situarse mejor que los Benetton y que el Leyton House de Ivan Capelli.

Como venía sucediendo en los dos últimos grandes premios -México y Francia- también en éste se vio la estrategia de Prost desde los primeros compases de la carrera. Desde la quinta posición, sin prisa pero sin pausa, el profesor estuvo de espectador de la lucha «encarnizada» que mantenían Senna, Berger y Mansell a la vez que se limitaba a rodar al rebufo de Thierry Boutsen para ahorrar desgaste del motor y combustible.

En un primer tiempo, Senna estuvo al mando de la carrera dispuesto a dar el todo por el todo; sin embargo, su coche se veía afectado por un comportamiento que el mismo definió como «flotón». En los virajes rápidos era poco preciso y con tendencia a perder la trayectoria. A pesar de esto, no se resignó a verse adelantado por Mansell en dos ocasiones, y luchó sin miramientos para volver a recuperar la primera posición. En uno de los intentos, después de la curva Copse -a final de recta-, Senna tocó el bordillo y terminó dando un trompo. Con un control del coche magistral volvió a la pista, pero sus neumáticos quedaron dañados irreparablemente. Después de dar dos vueltas en esas condiciones, entró en boxes a cam-

elf



el aceite nacido de la competición.

LA LLANTA



DISEÑO R-8

Aplicaciones:

- ALFA ROMEO
- AUDI
- BMW
- CITROËN
- FIAT
- FORD
- HONDA
- LANCIA
- MAZDA
- MITSUBISHI
- NISSAN
- OPEL
- RENAULT
- SEAT
- TOYOTA
- VW

RONAL®

RONAL IBERICA, S. A.

Polígono La Paz
Teléfono (974) 60 21 55
Fax (974) 60 36 81
44000 TERUEL



NO HUBO SUERTE.
Durante los entrenamientos Jean Alesi fue el mejor piloto entre los que utilizan motores de ocho cilindros. Un problema de neumáticos y dos paradas en boxes le restaron toda posibilidad de finalizar en las primeras posiciones.

TODO UN ÉXITO. Además de haber logrado librarse de las preclasificaciones, el equipo Larrousse vio a Eric Bernard en el cuarto lugar entre Senna y Piquet. A pesar del interés que se habían tomado en la escudería Benetton-Ford para quedar bien ante su público, Alessandro Nannini tuvo que abandonar y Nelson Piquet se vio afectado por un problema del alerón delantero.

biar neumáticos con la esperanza de poder seguir la carrera y lograr alcanzar una buena posición. El error de Senna fue debido a los nervios y a un fallo humano, impropio de un piloto de su categoría. Al mismo tiempo, la lucha entre Mansell y Berger se desarrollaba a un ritmo insostenible para los neumáticos y la mecánica de sus monoplazas.

Para no variar, al cumplirse la mitad de las sesenta y tres vueltas que duraría la carrera, Prost ya había hecho su composición de lugar. Por una parte utilizó a Mansell como cobaya para ver los límites del Ferrari 641/2 frente al McLaren MP4/5, y por otra parte decidió atacar cuando había gastado la mitad de los doscientos litros de combustible de que disponen cada uno de los pilotos. En ese momento su plan estaba claro: acosar paulatinamente a Mansell y Berger, ya que el temor a Senna se había desvanecido. El primero en caer en las garras del profesor fue Berger, que de ningún modo pudo rivalizar con él.

Aunque Prost declarara después de la carrera que cuando seguía a Mansell no tenía intención de adelantarlo, porque consideraba importante esa victoria para

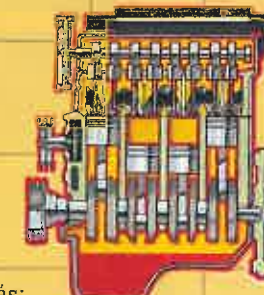
UN BUEN ACEITE PARA SU MOTOR ¡UN BUEN PROTECTOR PARA SU ACEITE!



OIL TREATMENT

ADITIVO PARA ACEITE:

- Mantiene la viscosidad del aceite a altas temperaturas, lo que representa:
- una mejor lubricación.
- un menor desgaste para el motor.
- un menor consumo de aceite.



Además:

- Protege las piezas vitales del motor.
- Repone los aditivos básicos del aceite, evitando su descomposición.
- Combate la oxidación y la corrosión.

Larga vida para su motor y menor consumo de aceite... STP "Oil Treatment"



Importado por DYNAMIC, S.A.

Polígono Ind. Santa Rita
08755 Castellbisbat (Barcelona)
Teléfono (93) 772 11 12
Fax: (93) 772 06 75





EL SELLO DE LA GLORIA.

Después de haber sentado cátedra por tercera vez consecutiva, Alain Prost se veía acosado por una muchedumbre de aficionados que le pedían autógrafos sin parar. En la foto le vemos mientras firma una bandera del Cavallino.

su compañero, no paró de acercarse. «De pronto vi que algo le pasaba al coche de Mansell -dijo Prost-. Entonces no tuve más remedio que adelantarlo». De hecho, la mecánica de Ferrari había pasado la cuenta de los muchos excesos hechos al principio de la carrera; a pesar de esto, Mansell registró varias vueltas rápidas con la esperanza de alcanzar a Prost, que por su parte rodaba como un misil. A diez vueltas del final, el cambio del británico se rompió definitivamente y se tuvo que conformar con escuchar los aplausos del público desde la línea de los boxes. Una suerte parecida corrió Berger, que a cuatro vueltas del final se le partió el cable del acelerador.

Sin rivales, con una diferencia de más de cincuenta segundos respecto a Senna y sólo con Boutsen que le seguía a cuarenta segundos, el profesor terminó la carrera como si se tratara de un paseo, sin arriesgar lo más mínimo y mimando la mecánica de su coche para evitar sorpresas. Simplemente había cosechado los frutos de su estrategia, basada en los errores de los demás y en no cometer ninguno. Su actuación y la de Senna en Silverstone, recordó a muchos espectadores veteranos las disputas entre Juan Manuel Fangio y Sterling Moss, que siempre acababan con el mismo final por el furor de Moss y la codicia de Fangio.

Al igual que en el Paul Ricard, Ivan Capelli fue protagonista de una excelente carrera, aunque con una buena dosis de mala suerte. Consciente de las modestas posibilidades del motor Judd de su coche,

fue ganando posiciones paulatinamente hasta ocupar el tercer lugar, después de adelantar a Suzuki, Piquet y Boutsen. La esperanza de repetir la hazaña del Paul Ricard, quedó en agua de borrajas a quince vueltas del final, momento en el que se rompió el motor. A pesar de eso, volvió a demostrar que el Leyton House-Judd retocado por Gustav Brunner, es competitivo a tope.

El estreno del nuevo motor Ford F1-V8 serie IV ensamblado en los Benetton B190, no fue muy afortunado. Por una parte, Alessandro Nannini se tocó con Patrese en la primera parte de la carrera, dio un trompo, y al calarse su motor tuvo que abandonar. Su compañero Nelson Piquet tomó la salida desde la última posición por pararse su motor en la vuelta de reconocimiento; posteriormente se vio afectado por un problema en el alerón delantero y terminó por dar un trompo al intentar resistirse al adelantamiento de Senna.

También se ha reafirmado la competitividad de los Larrousse-Lamborghini, con la llegada de Bernard en cuarto lugar y la de Suzuki en el sexto.

Esta ha sido la victoria número cuarenta y tres para Prost y la ciento uno para Ferrari. Además, desde 1985 ningún piloto de Ferrari encabezaba la clasificación del Campeonato del Mundo. Todo hace suponer que la recuperación del Cavallino es una realidad, y cabe la posibilidad de que Prost se jubile con cuatro Campeonatos del Mundo en su poder. McLaren ya no es lo que era, y Prost sigue siendo el profesor. ○

PARRILLA DE SALIDA

27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 08 071	2. N. Mansell (Ferrari) 1 07 428
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 08 291	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 08 246
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 08 370	1. A. Prost (Ferrari) 1 08 336
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 09 003	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 08 677
16. I. Capelli (Leyton House-Judd) 1 09 308	30. A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) 1 09 243
3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 09 608	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 25 761
12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 09 741	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 09 641
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 10 092	15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 10 044
23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 10 303	10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 10 110
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 11 070	21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 10 847
26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 11 215	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 11 180
24. P. Barilla (Minardi-Ford) 1 11 387	22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 11 234
17. G. Tarquini (AGS-Ford) 1 11 681	9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 11 562

NO PRECLASIFICADOS
Roberto Moreno 1 12 554 Yannik Dalmás 1 12 653 Claudio Langes 1 15 059 Bernard Gachot 1 19 230 Bruno Giacomelli 1 25 947

NO CLASIFICADOS
Olivier Grouillard 1 11 710 David Brabham 1 11 741 Jarvi Letho 1 12 631 Gregor Foitek 1 13 271

CLASIFICACION FINAL

1º A. Prost (Ferrari) 1 18 30 999 2º T. Boutsen (Williams-Renault) a 39 092 3º A. Senna (McLaren-Honda) 43 088 4º E. Bernard (Larrousse-Lamborghini) a 1 15 302 5º N. Piquet (Benetton-Ford) a 1 24 003 6º A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) a 1 vuelta 7º A. Caffi (Arrows-Ford) a 1 vuelta 8º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 1 vuelta 9º S. Modena (Brabham-Judd) a 2 vueltas 10º N. Larini (Ligier-Ford) a 2 vueltas 11º E. Pirro (Dallara-Ford) a 2 vueltas 12º P. Barilla (Minardi-Ford) a 2 vueltas 13º P. Alliot (Ligier-Ford) a 3 vueltas 14º G. Berger (McLaren-Honda) a 4 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Prost 41 puntos, 2º A. Senna 39, 3º G. Berger 25, 4º N. Piquet 18, 5º T. Boutsen 17, 6º J. Alesi y N. Mansell 13, 8º R. Patrese 10, 9º A. Nannini 7, 10º I. Capelli 6, 11º E. Bernard 4, 12º A. Caffi y S. Modena 2, 14º A. Suzuki, D. Warwick y S. Nakajima 1

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 64 puntos, 2º Ferrari 54, 3º Williams-Renault 27, 4º Benetton-Ford 25, 5º Tyrrell-Ford 14, 6º Leyton-House-Judd 6, 7º Larrousse-Lamborghini 5, 8º Arrows-Ford y Brabham-Judd 2, 10º Lotus-Lamborghini 1.



Castrol

el máximo especialista mundial en lubricación

EL HIMNO ESPAÑOL, YA NO SUENA

CON la perspectiva que otorga el tiempo, podemos anunciar sin un ápice de error que **1989 fue el año de oro del motociclismo español**. Una temporada sencillamente irrepetible. Ganamos tres títulos, diecisiete Grandes Premios y nuestros pilotos fueron los grandes protagonistas. Tocamos techo.

Cuando se alcanza la cima, cuando se besa la gloria, es imposible subir más. Y sabido es que **tras una subida espectacular siempre viene un descenso peligroso**. En esas estamos. Dando la cara, combatiendo en el frente, pero cosechando unos resultados muy por debajo de lo sucedido hace un año.

De entrada es imposible repetir títulos. **«Champi» Herreros** no puede ganar la corona de los 80 porque ya no existe esta categoría. **Alex Crivillé** no puede revalidar el galardón de 125 porque compete en otra cilindrada. Y lo mismo sucede con **Sito Pons** que ha dado el salto a lo que antes era la categoría reina, el medio litro.

Tampoco vamos a ganar diecisiete Grandes Premios. Fue un palmarés excepcional que no tiene parangón: Sito hizo sonar siete veces nuestro himno, Crivillé ganó cinco veces, Torrontegui y «Aspar» cosecharon dos triunfos y Cardús el primero de su vida.

Esta temporada, cuando se ha cubierto el ecuador, tan sólo **en cuatro ocasiones ha sonado nuestro himno**, tres veces gracias a «Aspar» y una por la victoria de Cardús. La diferencia es notable. Si sigue esta tónica, podemos imaginar que al final de campaña sumaremos no más de siete u ocho victorias, menos de la mitad de las que se alcanzaron en 1989.

En 500 centímetros cúbicos es casi imposible soñar con la victoria, los americanos y los australianos parecen estar todavía en otra galaxia. Cardús lo tiene muy difícil con un Kocinski que vuela hacia el título y «Aspar» no tiene la suerte de los campeones y le será muy difícil reconquistar el título del octavo de litro. Pensar en victorias de Crivillé o Torrontegui, no entra en los cálculos de la lógica aunque del piloto de Seva se puede esperar en cualquier momento un golpe de genio.

Lo dicho, después de la gloria viene la transición. **1990 va a ser un año de compás de espera**. Los cambios en nuestro panorama motociclista han sido muy grandes y eso de llegar y besar el santo ya no se estilaba. Lo importante es que no decaiga la afición, que los patrocinadores no se desmoralicen y que las carreras sigan teniendo el máximo interés aunque los nuestros no estén siempre en cabeza.

El himno español, de ser el más escuchado y popular del Mundial, **ha pasado al segundo o tercer puesto de Hit Parade motociclista**.



AL CASANOVAS

BAJA ARAGON CADA AÑO MAS ARRIBA

LA edición de este año de la Baja Aragón se presenta muy interesante. Sin lugar a dudas, el centro de atención lo ocupa el debut del equipo Citroën de Raids, que toma el testigo del equipo Peugeot. La escuadra francesa acudirá a la Baja con tres coches; uno para Vatanen, otro para Waldegaard y el tercero para Ickx. A pesar de ser su primera carrera, los coches franceses parten como favoritos. La oposición más fuerte la tendrán por parte de los Mitsubishi Pajero de Lartigue, Masuoka y Fontenay.



PRIMERAS FIGURAS. La Baja Aragón con una magnífica inscripción es una de las pruebas más importantes del calendario de raids.

Salvador Serviá no tendrá a punto su nuevo Range, pero también cuenta para los primeros puestos. El equipo Nissan parte con tres coches para Prieto, Porcar y Babler. Dadas las peculiares características de la prueba, parece que el Audi Coupé Quattro de José María Serviá puede poner las cosas muy difíciles a los Citroën. En cuanto a motos hay que contar con la presencia de Gaston Rahier, Jordi Arcarons, Carlos Mas, Agustín Vall, los hermanos Lopes y toda una serie de pilotos punteros.

La edición de este año cuenta con un recorrido de 780 kilómetros, que transcurre en gran parte por caminos inéditos. La organización de la carrera moviliza a casi mil personas. Al igual que el año pasado, la Baja dispone de dos bucles cuyo origen y final se encuentran en Pina de Ebro. Las zonas de asistencia se encuentran en Farlete, Pina de Ebro, Ballobar, Caspe, Bujaraloz y Quinto. Las motos empezarán la carrera por el bucle pequeño, mientras que los coches lo harán por el grande. La etapa prólogo se realizará en Pina de Ebro.

MOTOCICLISMO ALVARO PITUFO EN ACCION

DERBI ha dado libertad a «Pitufu» Alvaro para que corra las carreras que quedan del mundial con el fin de coger puntos y así asegurarse las inscripciones para el año que viene. Es prácticamente seguro que Alvaro participe en los próximos Grandes Premios con una Honda privada.

PARIS-DAKAR IMPORTANTES NOVEDADES EN EL 91

GILBERT Sabine anuncia importantes novedades para la próxima edición del París-Dakar, tantas que afirma que será una prueba totalmente nueva. Se disputará del 27 de diciembre al 16 de enero, una semana más corta de lo habitual. Finalizado ya el reconocimiento del recorrido todo parece indicar que habrá más kilómetros sobre arena, Sabine quiere que el París-Dakar tenga menos presencia en el África negra por razones de seguridad. Aún no está decidido en qué lugar se realizará la etapa prólogo. En Italia están muy interesados en que se realice en Genova, pero Sabine ha dicho que prefiere hacerla en esta ciudad en el 92 con motivo del quincuagésimo aniversario de Cristóbal Colón.

Sabine pretende en la próxima edición realizar cuatro etapas marathon sin que las asistencias puedan intervenir y de una etapa de navegación sin road-book. Por otro lado el sponsor principal será Pioneer que ha firmado un contrato por un periodo de tres años, al igual que el canal de televisión La Cinq.



TRIBUNAL NACIONAL DE APELACION ULTIMAS RESOLUCIONES

TRAS la apelación interpuesta por Nissan en el Raid Montes de Cuenca, prueba en la que Miguel Prieto fue excluido por no realizar el recorrido obligatorio, ha quedado demostrado que los Comisarios Deportivos no aplicaron correctamente los artículos del Reglamento y por lo tanto le han retirado la sanción que en su día le fue impuesta. Ahora el Colegio de Comisarios se tiene que reunir de nuevo, para una vez aplicado correctamente el Reglamento le impongan la sanción que le corresponde. Siguiendo con el Montes de Cuenca, Rosendo Touriñán ha sido sancionado con una multa de 200.000 pesetas y retirada de la licencia de Asistencia durante cuatro meses por su agresión a Antonio Zanini. Además al considerar que un equipo es responsable de la conducta de sus miembros, Nissan deberá pagar una multa de 200.000 pesetas.

Referente a la apelación interpuesta por Luis López de la Cámara por una supuesta maniobra antirreglamentaria realizada por Luis Villamil, el Tribunal Nacional de Apelación ha desestimado esta apelación por estimar que no hubo tal acción.



SANCIONES. Nissan no tuvo un buen día en el Raid Montes de Cuenca, con Prieto (en la foto) y Touriñán sancionados.

BOXES



FERRARI poco a poco va consiguiendo mejores resultados con el F-40 del Campeonato IMSA. En la carrera disputada en Mosport Park, Laffite y Hurley se alzaron hasta la segunda posición. La carrera fue ganada por Millen con un Nissan 300 ZX.

ARCARONS-PIDOUX serán los componentes del equipo Lucky Strike en la Baja Aragón. Marc Morales que debía hacer equipo con Arcarons no podrá estar presente al lesionarse una clavícula en un accidente en una prueba de enduro del campeonato francés.

DANIEL ALONSO ha sido el vencedor del Rallye San Agustín, puntuable para la Copa de España. El piloto avilesino superó a Fernando Brizuela y a Francisc Ambudio.

LOS PEGASO con Salvador Cañellas y Juan Escavia a sus mandos, han logrado la tercera y cuarta posición en el GP de Alemania, celebrado en Nurburgring. En la División 2, Manuel Santos se ha clasificado en cuarta posición a bordo de su camión MAN.

VICTOR LOPEZ ha logrado la 5ª posición en la carrera de la GM Lotus Euroseries, celebrada en Silverstone y ganada por el brasileño Barrichello.

JORDI GENE sigue siendo el piloto más rápido de la F-3 Inglesa. En la carrera disputada en Silverstone se ha clasificado décimo y primer Reynard.

SYDNEY MEEKE, preparador del Opel Vectra 4x4 con el que compete Borja Moratal en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, tiene previsto realizar unos test con el coche en España a finales de agosto, en un lugar donde haga mucho calor para intentar solucionar los problemas de temperatura que acosan al coche. Pretenden que el vehículo sea competitivo en el 91. Borja Moratal ha afirmado que es mucho más fácil de conducir que el Kadett que utiliza en los rallyes de asfalto.



REINOLD ROTH se está recuperando favorablemente de su grave accidente en Yugoslavia. El piloto alemán ya ha sido trasladado a su país. La recuperación según los médicos que lo atienden será muy lenta y nunca inferior a dieciocho meses.

DIDIER AURIOL finalmente estará presente en el Rallye de Argentina con Lancia. Los responsables del equipo han preferido inscribir a Auriol en vez de a Fiorio. Tras la decisión del piloto francés de dejar el equipo italiano en el 91, en Lancia en un principio prefirieron prescindir de él en esta prueba.

LA FEDERACION MADRILEÑA DE AUTOMOVILISMO ha dado a conocer las fechas de las próximas pruebas organizadas en la Comunidad de Madrid o que celebrándose fuera puntúan para los certámenes madrileños: 21 a 22 de julio, XI Rallye de Torrejón. 22 de julio, Subida Charra (Salamanca).



CARRETERAS EN OBRAS.

● RED DE INTERES GENERAL DEL ESTADO.
N-I, Burgos-Lerma-Buitrago-La Cabrera.
N-II, provincia de Guadalajara.
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



DEPORTE

CITA EN LE MANS

La décima prueba del Mundial de Velocidad, G.P. de Francia, tendrá lugar el domingo 22 en el circuito de Le Mans. El mismo día, el Europeo de Velocidad y de Super Bikes, se traslada hasta Checoslovaquia. El Mundial de Motocross en la categoría de 250 c.c. celebrará la prueba venezolana. En España el Campeonato de Motocross en las categorías de 125 y 80 (juvenil) en la localidad asturiana de Villaviciosa y el Campeonato de España de Raids en Cataluña tendrán también lugar el domingo 22, lleno de citas moteras.

LLEGA LA BAJA

El domingo 22 de julio se corre uno de los Raids con más prestigio del calendario nacional, la Baja Aragón. El calendario internacional incluye la prueba francesa del Mundial de Sport Prototipos en Dijon, el día 22 y la prueba del Internacional de F-3.000 en Perugia (Italia). El Europeo de Rallyes disputa la prueba alemana del 20 al 22. Por último, el Campeonato Europeo de montaña celebra el día 22 la subida a Cesana-Sestriere.

LO QUE HAY QUE VER

EUROSPORT CON EL MOTOR

El canal de televisión por satélite Eurosport destaca por la amplia cobertura que da en su programación a los

EL MITO BUGATTI

Un libro de auténtico lujo como corresponde al tema que en él se trata. Un apasionante estudio sobre la vida y la obra de Ettore Bugatti, condensadas en 560 páginas por Hugh Conway, gran experto en el tema. Con enorme cantidad de información y abundante material gráfico inédito, es un bellissimo libro de ti-



rada limitada a 1.600 copias numeradas.

Precio: 29.000 pesetas
 De venta en: Círculo del Automóvil, Madrid
 (91) 2435458.

Collector, Barcelona
 (93) 2158115.

AGENDA

temas relacionados con los deportes del motor. Dos programas fijos durante la semana, International Motor Sport los miércoles a las 0,30 horas y el noticiario Mobil 1 el jueves a las 17,30 y el viernes a las 21,30. Además, esta semana retransmisiones de las pruebas de fórmula 3 de los Campeonatos Británico y Alemán

EUROSPORT, Día 21, a partir de las 18:00.

LAS MOTOS DESDE FRANCIA

El Gran Premio de Francia de motociclismo será la cita cumbre del domingo 22. Las tres categorías de este mundial celebrarán sus respectivas pruebas que serán retransmitidas en Domingo Deporte en directo. Eurosport por su parte se limitará a retransmitir la carrera de 500 centímetros cúbicos.

TV-2, día 22 a partir de las 12.00.
EUROSPORT, a las 12.30 y a las 22.00. Repetición lunes 23 a las 16.00 y a las 22.00.

CURSOS

APRENDE A IR DEPRISA

La escuela de pilotos de Emilio de Villota es en la actualidad una de las más activas. Los días 21 y 22 de julio tiene previsto organizar, en el Circuito del Jarama, un interesante cursillo de monoplazas.

Precio: 79.000 pesetas + IVA
 Más Información: Tel. (91) 8592585

DE VACACIONES

AFRICA 90

MUNDO en Ruta organiza una serie de viajes por varias rutas de África. Del 2 al 25 de agosto, Kenia y Tanzania con un precio de 260.000 pesetas. El 3 de agosto y hasta el 18 parte un viaje que recorrerá Senegal, Gambia y Guinea Bissau, su precio 180.000 pesetas.

Más información: (91) 5229160 / 69

VETERANOS EN SORIA

La afición por los coches clásicos se extiende cada vez con más fuerza por todas las provincias españolas. La cita será esta vez en Soria, donde la escuela de vehículos antiguos Laurel de Baco organizará los días 20, 21 y 22 de julio su VII Rallye de Coches Antiguos.

Más información: (975) 228595

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

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 pascos 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.

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION
CITROËN EUROCACION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

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

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

Garantía hasta 2 años.

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

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

• MOTOS LOCAS DEL VERANO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

21 de julio de 1990

Núm.352 • 300 ptas.

• BMW M3 SPORT EVOLUTION

• MASERATI 2.28 SPYDER



COMPARATIVA

• PEUGEOT 405 Mi16x4 frente a VW G-60 SYNCRO

NOVEDAD

FORD FIESTA TURBO



• F-1: GRAN PREMIO DE INGLATERRA

