

SEMANAL Motor 16 GRUPO

11 de agosto 1990

Núm.356 • 300 ptas.

30.000 KMS.
**TOYOTA
CAMRY**
La fiabilidad
japonesa
a examen



PRUEBA A FONDO
**MASERATI 2.8
SPIDER**
Ettore
en el
recuerdo



SEAT PROTO C

EL FUTURO IBIZA

TRACCION TOTAL
DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
SUSPENSION INTELIGENTE



FORMULA 1: G.P. DE HUNGRIA



¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 325 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

- 8 LO ÚLTIMO.**
Seat Proto C.
- 14 A FONDO.**
Maserati 2.8 Spider.
- 17 GENTE.**
Ettore Maserati.
- 20 ECONOMÍA.**
Liberalización de la gasolina.
- 36 BAJO LA LUPA.**
Toyota Camry.
- 41 BAJO LA LUPA.**
Comprar coches japoneses.
- 44 OCIO.**
Copa del Rey de Vela.
- 56 DEPORTE.**
Karting.
- 60 DEPORTE.**
Rallyes de Tierra de Canarias.
- 63 DEPORTE.**
Motos: G. P. de Suecia.
- 66 DEPORTE.**
F-1: G. P. de Hungría.
- 72 DEPORTE.**
A todo gas.



COMBUSTIBLES EN PORTADA

LOS combustibles han vuelto a ser esta semana noticia de primera página por motivos diferentes pero con el mismo fondo trágico. El desencadenamiento de un nuevo conflicto en una «zona caliente» como el Golfo Pérsico ha puesto otra vez en evidencia, aunque atemperada, la absoluta dependencia que el mundo occidental sigue teniendo del oro negro. Nuestro país, al que se le puede aplicar el refrán de «a perro flaco todo son pulgas», vuelve a sufrir los efectos de unos mercados internacionales desmadrados, sensibles a cualquier pequeño indicio de inestabilidad como ha sido la brutal subida del crudo de petróleo o la renacida fortaleza del dólar. El resultado, el de siempre: una sustancial subida del precio de los combustibles para automoción que no va a quedar aquí ya que el próximo día 21 de agosto se anuncia otra andanada tal y como analizamos en páginas interiores.

Independientemente del conflicto entre Irak y Kuwait de todos conocido, la Agencia Internacional de la Energía ha puesto el dedo en la llaga durante su última reunión de urgencia: el mercado está tenso pero eso no debe ser aprovechado por las compañías petroleras para hacer su agosto, y nunca mejor dicho. Ese toque de atención debería ser escuchado por las autoridades económicas españolas que deberían a su vez llamar al orden a la todavía todopoderosa Campsa en su afán de no perder ni un ápice de protagonismo... ni de ingresos. Si Solchaga, agobiado por el IPC, no hubiera refrenado las ansias de la compañía, la súper estaría ya en 84 pesetas el litro. En Francia, uno de los mercados más libres, el Gabinete de crisis reunido al efecto ha preparado a la velocidad del rayo un decreto de precios máximos para no dañar al consumidor. Habrá que esperar acontecimientos. De momento, todo parece indicar que la sangre no llegará al río pero conociendo las actitudes de muchos de nuestros administradores, no sería de extrañar una aceleración brutal del precio de los combustibles.

El otro hecho lamentable relacionado con los combustibles es el nuevo accidente protagonizado en Murcia por un transporte de mercancías peligrosas con el trágico balance de una decena de víctimas. Se ha debatido hasta la saciedad si esos vehículos deben circular o no por determinados vías. La Ley al efecto es clara y tajante. Y creemos que, en el fondo, no se cumple en absoluto. Claro que también es obvio que para atender el servicio por algún sitio tendrán que pasar. Ahora bien, si la causa, como dicen los atestados, se debe a un fallo técnico de los frenos, habrá que esperar la imposición de una dura sanción que dé ejemplo. A no ser que también en este caso el problema sea «regional» y los reponsables del Gobierno central no se den por enterados.



R.R.

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benet (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simoetia Gariñ, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Amar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Ma. Secretaría de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (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 Ortega (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Antomercado: M. Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerao. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rus y María Arnau. Antomercado: 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 Turbio. Directora de Marketing: María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 86 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de Sar Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 36. 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: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfonos: 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 RIFP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



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

LA GRUA DE PAPEL

Cuando leíamos el anuncio por vez primera, pensábamos que estábamos en las páginas de anuncios «especiales», pero no. Se trata de las páginas de motor del «Faro de Vigo» el que anunciaba que en el concesionario Arvisa, «todo el servicio por detrás», sin el más mínimo rubor, pues que bien.

Hombre, ya uno no se asusta de nada ni casi de nadie, pero hay equívocos que conviene deshacer cuanto antes, porque luego es muy difícil hacer creer que la factura viene de una reparación del coche y no de una sauna pícara.

TODO EL SERVICIO POR DETRÁS.

Si fueras decidido que al próximo coche vas a ser un Alfa Romeo, ¡rehabilitado!, fírmate por delante la más alta tecnología separada. Pero si además decides comprar en Arvisa, tendrás respaldado todo el servicio integral que Arvisa ofrece a sus clientes.

En el nuevo concesionario Alfa Romeo de Vigo usted podrá elegir entre la más amplia gama de modelos, asesorado por todo un equipo de expertos profesionales puestos a su servicio.

Y lo sabe, lo mira como lo mira, Arvisa es el concesionario perfecto para su Alfa Romeo.

Arvisa
Ctra. Boya, 184, Tel. 20.17.56
VIGO

KOENIG C 62 DE CARRERAS

FABRICANTES CAEN LOS BENEFICIOS

LOS beneficios de los principales fabricantes españoles de automóviles han sufrido un correctivo en el primer semestre del año. Fasa-Renault ha obtenido un saldo positivo de 3.400 millones de pesetas, con un descenso del 58 por ciento, mientras que en Citroën Hispania los beneficios han sido de 10.053 millones, con una caída del 23 por ciento. Ambas compañías han logrado aumentar su penetración en el mercado. Fasa ha crecido un 20 por ciento mientras que Citroën ha visto pasar su cuota de un 10,9 a un 11,1 por ciento.



LAMBORGHINI

ADIOS AL COUNTACH

LA última unidad del mítico Lamborghini Countach ha salido de la factoría de Santa Agata Bolognese.

Esta unidad, de color plata y con número de bastidor ZA90005AOKLA12085, cierra 20 años de historia. Ni siquiera le cabrá el honor de recorrer las carreteras italianas porque esta unidad, fuera de homologación, sólo podrá destinarse para un museo. Precisamente, esta unidad fue fabricada específicamente para quien fue su diseñador, hace 20 años, Marcello Gandini, quien la ha rechazado por la imposibilidad de matricularla por las causas antes mencionadas y quien ha manifestado que, si no puede circular, prefiere no tenerlo cerca, ni a la vista. Por tanto, este Countach se destina a un museo que la



propia Lamborghini tiene intención de construir, pero que por el momento, aún no ha iniciado. Este último Countach va a estar al menos durante unos meses en una nave de la factoría.

En la fotografía, la última unidad producida en la mítica planta de Santa Agata, donde se fabrica ya el Diablo, es escoltada a su salida, por el ingeniero Venturelli (General Manager) y el presidente de Lamborghini, a la derecha, Emile Novaro.

GRUPO 16 DE LA CONCHA, CONSEJERO

LA Junta General de la sociedad Grupo Altaya, S.A. ha nombrado miembro del Consejo de Administración a Manuel de la Concha y López-Isla. Grupo Altaya es la sociedad holding con control de la mayoría del Grupo 16. Manuel de la Concha nació en Madrid en 1938, es licenciado en Ciencias Económicas y Derecho, es



agente de cambio y bolsa desde 1968, fue síndico de la Bolsa de Madrid desde 1981 hasta 1987, presidente de la Federación Iberoamericana de Bolsas y Valores hasta 1988, presidente de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada hasta 1988; es socio fundador del grupo financiero Ibercorp.

VERDE Y ROJO



● La Federación Española de Automovilismo sigue siendo una desdicha a la hora de enviar comunicados de Prensa. La mayoría de los nombres están cambiados y los encabezamientos equivocados. Cuando se es tan puntilloso en algunos aspectos, conviene que lo que se escribe y se distribuye, salga mejor de lo que es posible.

● Siempre nos alegramos de los nombramientos de los amigos. En este caso más porque Gonzalo Tomos es un personaje entrañable en el negocio de la automoción. Al bueno de Gonzalo le acaban de nombrar Presidente de la Confederación de Empresarios del Caravaning. Lo que no sabemos si es bueno, porque seguro que tendrá más trabajo y menos tiempo libre.

● A bombo y platillo se ha inaugurado el primer tramo de la autovía periférica de Madrid, la llamada M-40. Aunque es aún provisional, hay un par de trampas verdaderamente peligrosas. Por ejemplo, cuatro vallas sin señalizar que reducen a un sólo carril los tres por los que se circula. Y todo esto, a escasos metros de la sede de la Dirección General de Tráfico

● Aunque no es noticia la inauguración de una concesión, sí lo es en el caso de Centromotor, destinada a la venta y asistencia de los Nissan en el barrio madrileño de Fuencarral. Esta firma siempre se ha caracterizado por una profesionalidad exquisita y con las nuevas instalaciones, cubrirá el servicio en una zona de próximo crecimiento.

EUROTROPHEUM

OCHENTA AÑOS DE ALFA

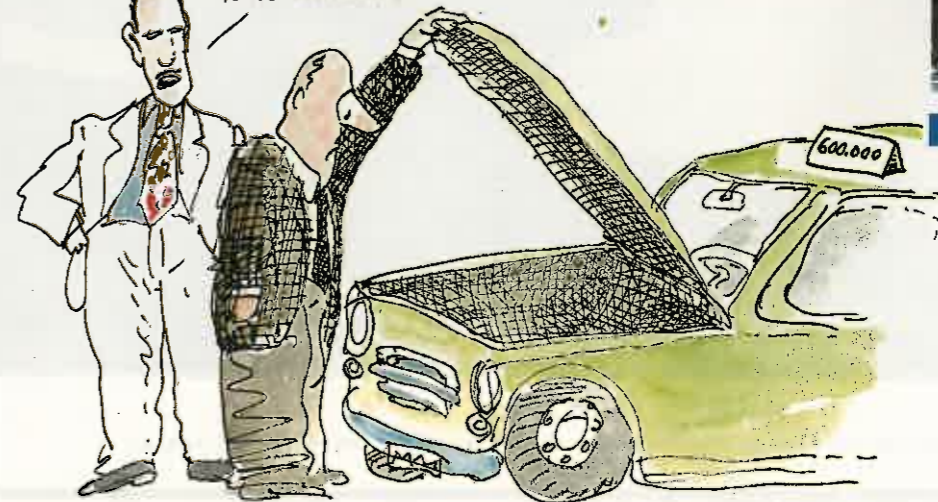
FINALIZO en Lisboa el periplo de casi nueve mil kilómetros que los participantes en el Eurotropheum Alfa Romeo cubrieron durante cuatro semanas. Todos los países de la Comunidad Europea saludaron el paso de esta caravana histórica, compuesta por ochenta máquinas de las cuales sólo tres abandonaron. Este balance sorprendió positivamente, pues entre los participantes había coches de las más variadas épocas.



SKODA RENAULT, EL FAVORITO

EL Grupo Renault es el favorito para la compra de una amplia participación en Skoda, con la que posiblemente llegue a controlar al fabricante checoslovaco de automóviles. Las apuestas previas apuntaban a las empresas Volkswagen y a General Motors, pero mientras que la multinacional alemana sigue siendo un serio contendiente, GM parece haberse distanciado. Portavoces de la empresa Skoda han señalado que la empresa será privatizada en el mes de septiembre y que también se quiere ofrecer parte de sus acciones a los ciudadanos checoslovacos.

NO, NO TIENE MOTOR. YO NUNCA HE DICHO QUE TUVIERA MOTOR



BALLESTA

VECTRA



Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

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

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

Cumpla sus deseos.
Porque hay realidades que marcan.
La diferencia es Vectra.

*Desde 1.913.000 Ptas.

¡Opel, mejor que nunca!

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



OPEL

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

PROTO C

EL IBIZA DEL 93

La firma española Seat, integrada en el grupo alemán Volkswagen, prepara su futuro, que se presenta halagüeño. Dentro del plan de renovación de su actual gama, acabamos de conocer las líneas maestras del modelo que sustituirá a medio plazo al Ibiza; un modelo verdaderamente espectacular y exponente del dinamismo del que hace gala la firma.

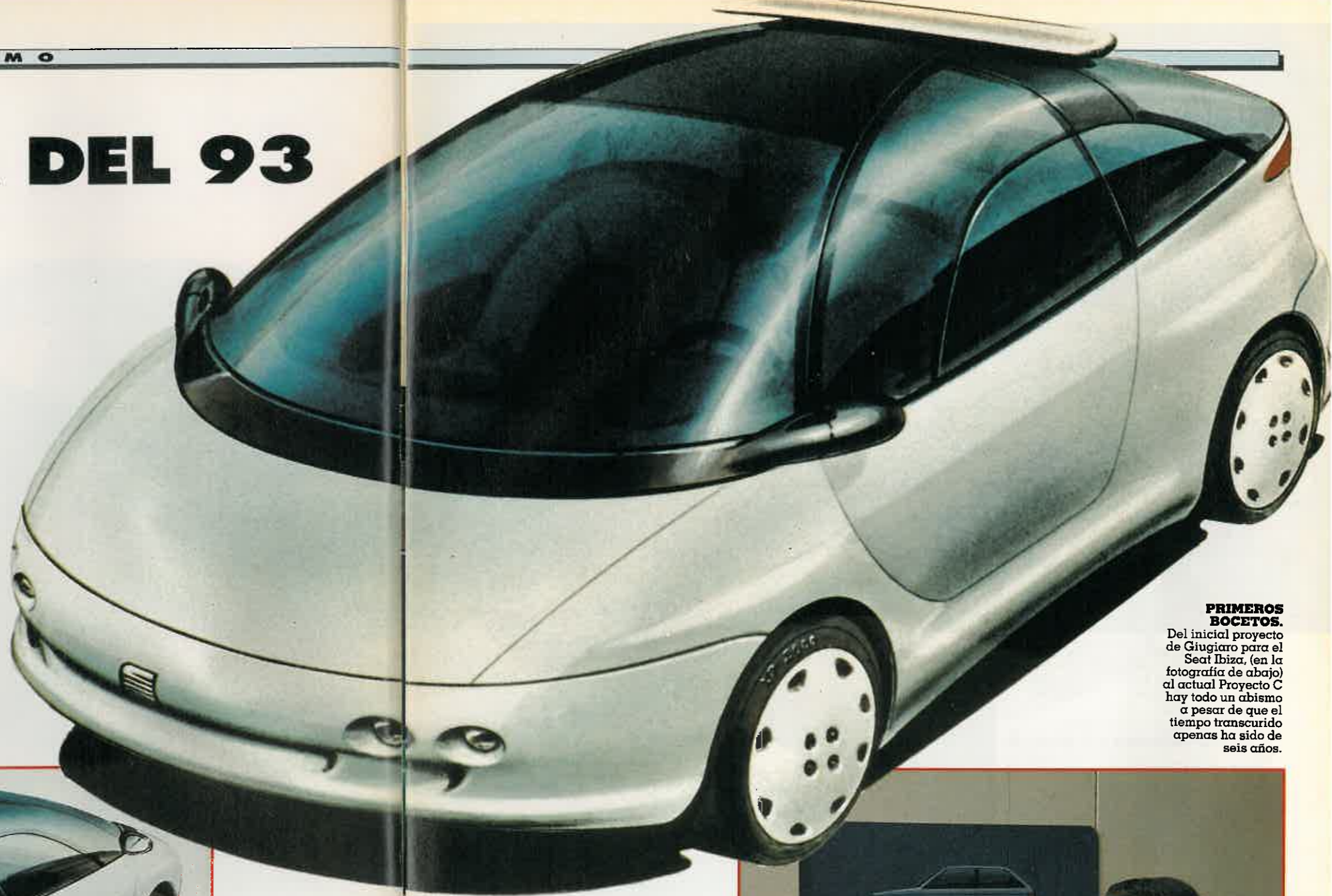
SEAT vuelve a la carga. Tras la presentación hace ahora un año del Proto T (de cuya evolución nació el Toledo), presentará ahora en el Salón de París el Proto C, que en el año 93 dará lugar al futuro modelo sustituto del Ibiza, que cambiará de denominación.

Queda todavía mucho camino por andar y éstos no son más que los primeros bocetos. Es más, en Seat Martorell se está trabajando ya en fases mucho más evolucionadas de lo que estos simples dibujos dejan entrever.

El Futuro «C», no estará en la categoría definida por el Ibiza sino un escalón ligeramente superior, tal y como viene siendo habitual en todas las marcas, hasta el punto de competir directamente con el actual Volkswagen Golf. Con 3,94 metros de longitud, el «C» es 30 centímetros más grande que un Ibiza y cinco centímetros más ancho (1,66 centímetros), aproximándose a las dimensiones de un Fiat Tipo.

El desarrollo del «C», confirma la tendencia de Seat de crecer hacia segmentos medios, no quedando limitada a las gamas más bajas de utilitarios y polivalentes, como parecía en un principio. La gama de Seat quedará compuesta pues en un futuro a medio plazo por el Marbella-«C»-Toledo, sustituyendo a los actuales Marbella-Ibiza-Málaga en un crecimiento cualitativo y cuantitativo muy destacable.

El Proto C reúne una serie de cuestiones técnicas, en las cuales podremos ver



PRIMEROS BOCETOS.

Del inicial proyecto de Giugiaro para el Seat Ibiza, (en la fotografía de abajo) al actual Proyecto C hay todo un abismo a pesar de que el tiempo transcurrido apenas ha sido de seis años.



NO será hasta mediados de 1993 cuando el nuevo Seat Ibiza comience a venderse en los mercados de Europa.

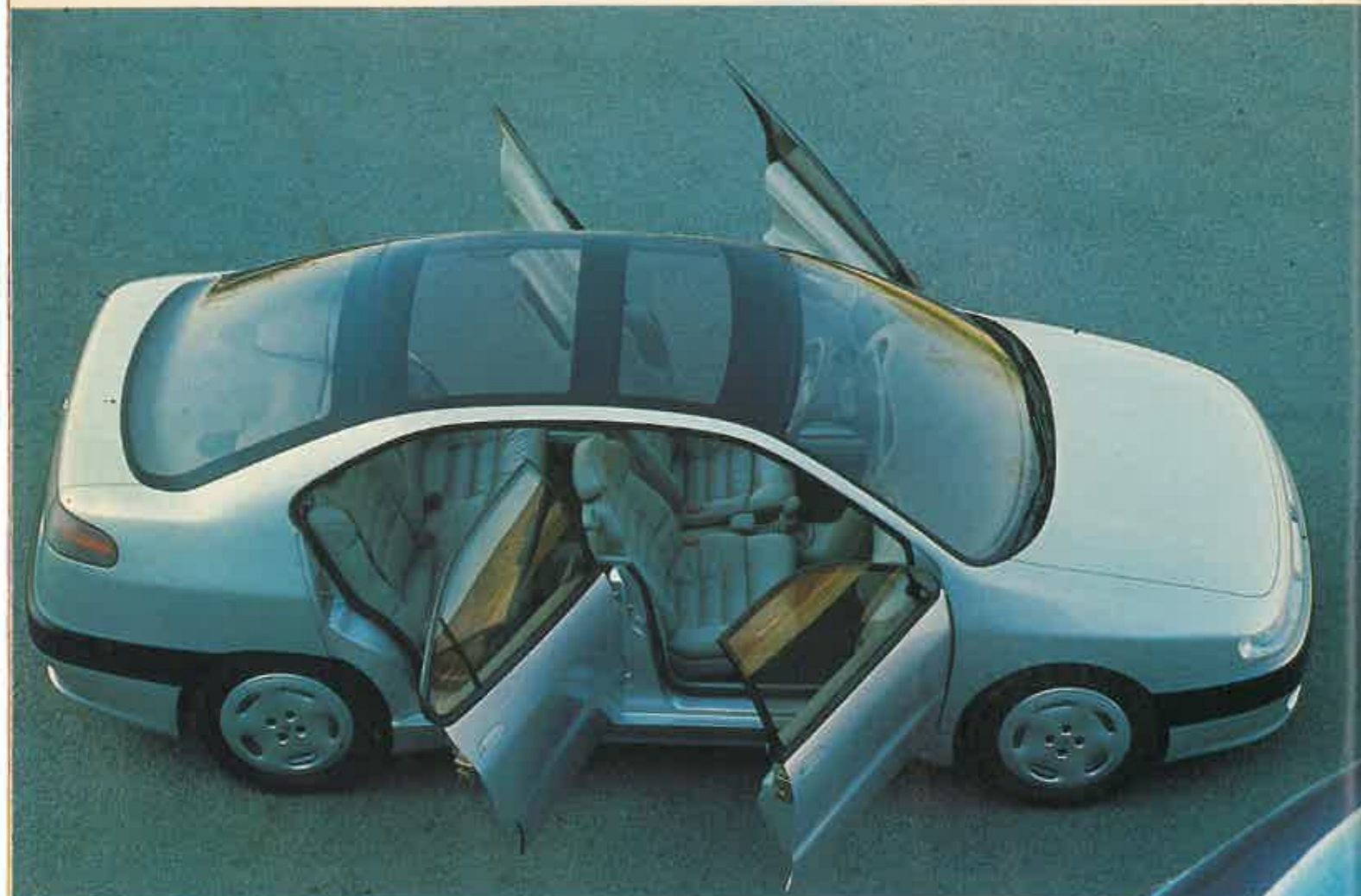
en lo que a motores se refiere, desde 1.000 a 2.000 centímetros cúbicos con potencias de 50 a 150 caballos. Culatas multiválvulas, sobrealimentación, inyección electrónica. Ninguna solución actual parece descartada en los planteamientos técnicos.

En cuanto al conjunto chasis-suspensión, también se han tenido en cuenta las soluciones más vanguardistas, como la tracción integral, sistemas antipatinamiento, suspensiones inteligentes, e incluso la suspensión a las cuatro ruedas.

Todo esto se puede aglutinar en lo que los responsables de la marca definen como concepto Econosport, ya presente en el desarrollo del Proto T, en el que aerodinámica, confort y habitabilidad se unen a un comportamiento de altas prestaciones



DESARROLLO ESPAÑOL. Aunque se cuenta con la inestimable colaboración del grupo Volkswagen, las líneas generales del proyecto se han diseñado en Martorell, por técnicos españoles.



ANTES, TOLEDO.

El futuro modelo «C» aparecerá un par de años después que el Toledo, cuya génesis ha sido parecida a la que conocemos hoy.

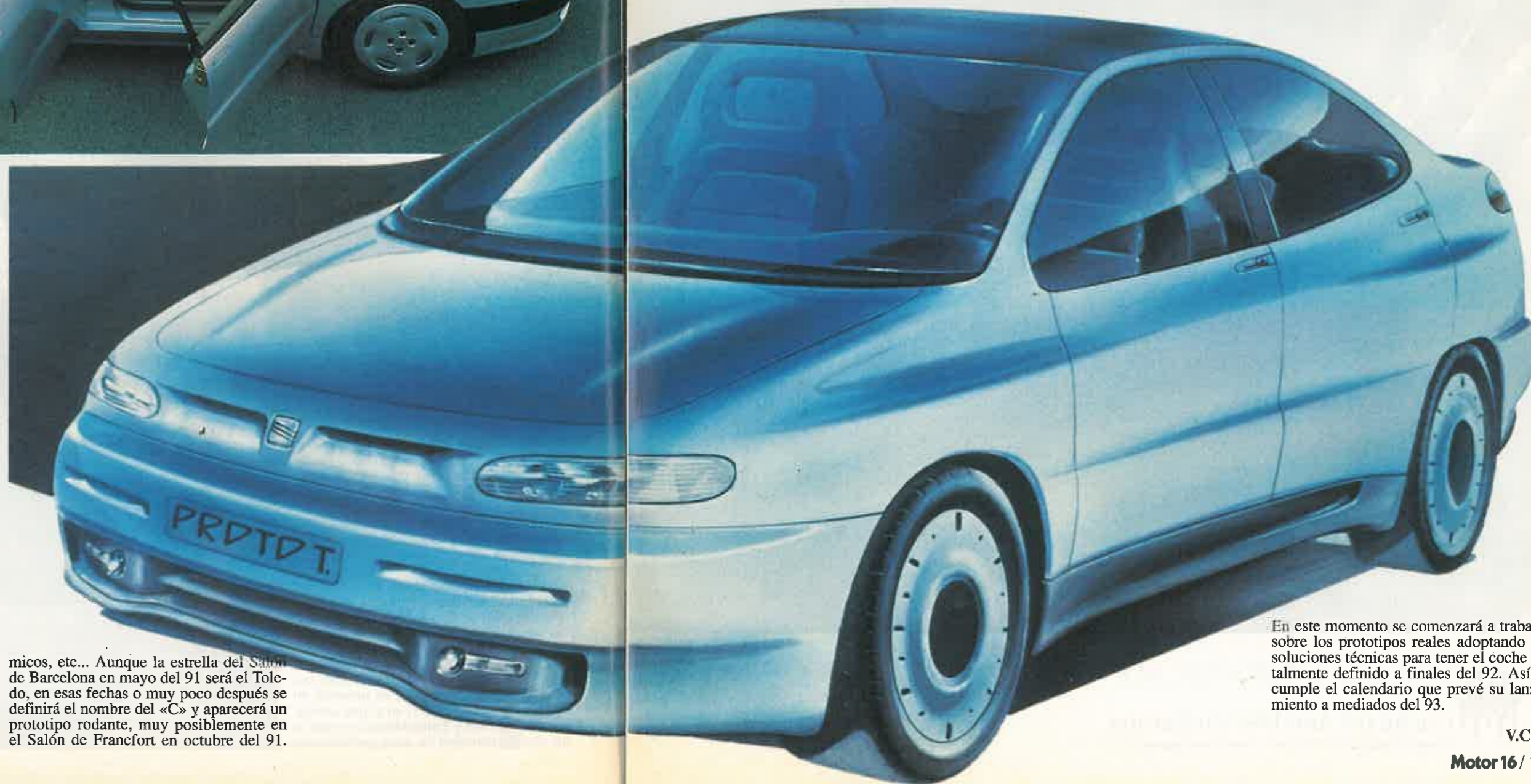
en una más que razonable economía de uso.

El Proto C ofrece una aerodinámica muy elaborada, con unas líneas casi monovolumen, en la cual los tres clásicos compartimentos, motor, habitáculo y maletero, apenas pueden diferenciarse, llegando, incluso, a prolongarse hacia los dos generosos paragolpes, delantero y trasero, y a un espectacular y voluminoso alerón posterior que utilizará la versiones deportivas, mientras que los modelos convencionales incluyen un deflector integrado, envolvente en torno a la luneta posterior.

Mientras que en este prototipo el coeficiente aerodinámico, Cx, está en torno a 0,23, en la realización definitiva se quiere bajar de 0,26, lo que significaría todo un hito en la industria automovilística, ya que no es fácil conjugar un buen coeficiente aerodinámico con una habitabilidad razonable para un coche que, por tamaño, tiene vocación familiar.

Los técnicos de Seat tendrán que darse prisa. En el Salón de París (principios de octubre del año 90) aparecerá una maqueta a escala real del C sobre la cual se podrán apreciar las soluciones aplicadas sobre la carrocería. Faros elipsoidales, cristales enrasados, retrovisores aerodinámicos, etc...

Aunque la estrella del Salón de Barcelona en mayo del 91 será el Toledo, en esas fechas o muy poco después se definirá el nombre del «C» y aparecerá un prototipo rodante, muy posiblemente en el Salón de Francfort en octubre del 91.



En este momento se comenzará a trabajar sobre los prototipos reales adoptando las soluciones técnicas para tener el coche totalmente definido a finales del 92. Así se cumple el calendario que prevé su lanzamiento a mediados del 93. ○

V.C.P.

CITROËN XM. SEÑOR DE LA TECNOLOGIA Y LA BELLEZA.

Tome el mando del Citroën XM. Señor de la tecnología y la belleza. Señor de las prestaciones y la seguridad. Señor de la carretera.

Una clase superior de automóvil, con la magia que imprime el diseño Bertone y con un coeficiente aerodinámico de sólo 0,28, el Citroën XM es señor de la belleza, gracias a una línea elegante, de personalidad magnética y de una belleza extraordinaria.

Señor de la tecnología, señor de las prestaciones, el Citroën XM equipa un brillante motor de 3 litros, seis cilindros inyección, un V6 con 170 caballos capaz de acelerar de 0 a 100 Km/h en 8,9 segundos.

Motores dotados de control integral por ordenador electrónico para la inyección y el encendido y que aunan un alto rendimiento, brillantes prestaciones y una elevada eficacia.

Señor del lujo y del confort gracias a un equi-

pamiento de serie en el que no falta ni un detalle: reglaje eléctrico integral de asientos, reglaje del volante en altura e inclinación, cierre centralizado de puertas, elevalunas eléctrico delanteros y traseros, pintura metalizada barnizada, dispositivo de bloqueo codificado del arranque, aire acondicionado integral con regulación automática de temperatura: tres sensores detectan cualquier cambio y lo corrigen de acuerdo a la tem-

peratura seleccionada. Ordenador de control, pantalla de información electrónica que dispone de hasta veinticuatro funciones que facilitan la conducción.

Belleza y tecnología son características presentes en un nuevo concepto del automóvil y un nuevo concepto de seguridad activa al incorporar por primera vez la suspensión hidractiva. Un sistema de cinco sensores analiza la dirección,

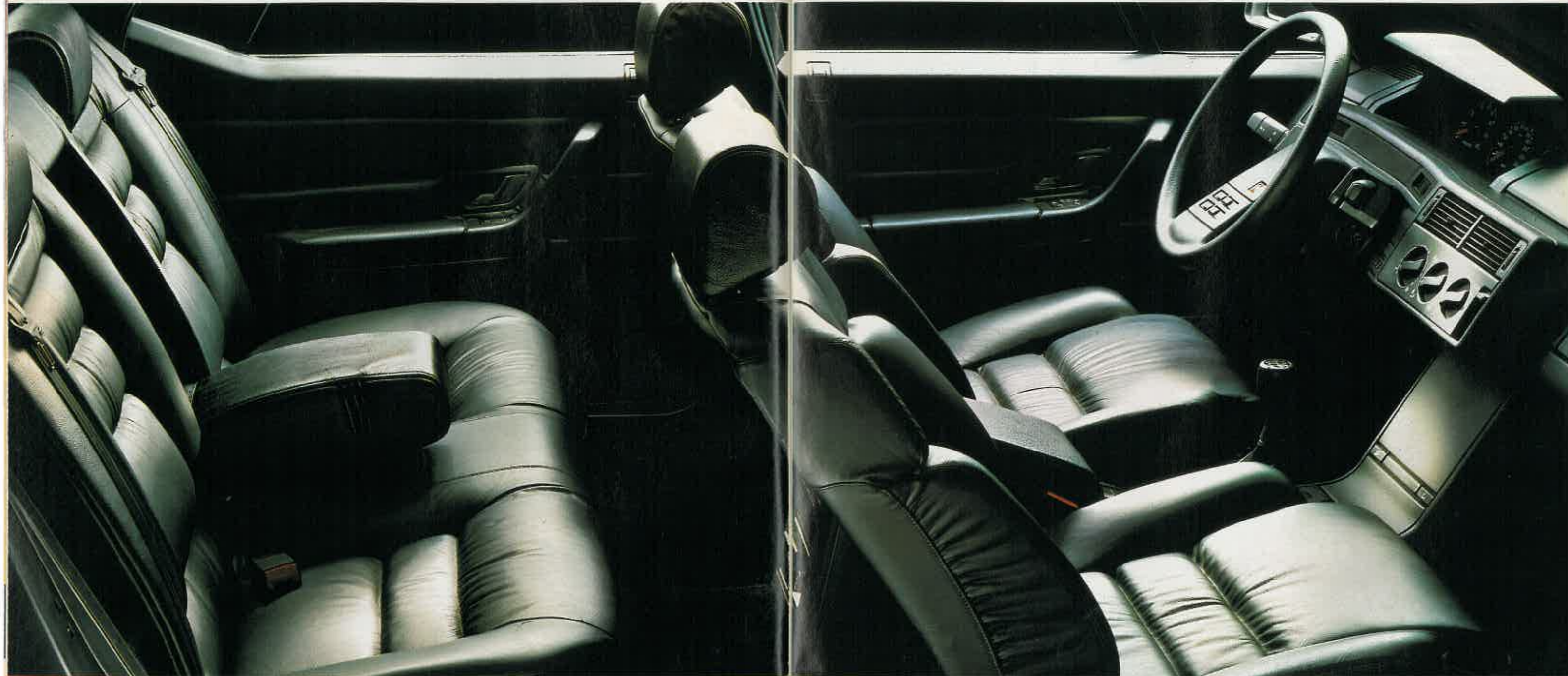
frenos, aceleración, velocidad y oscilación de la carrocería. Un ordenador recibe las informaciones de los sensores y adapta instantáneamente el estado de la suspensión. La respuesta electrónica, en sólo 3,5 centésimas de segundo, se adelanta a la inercia del vehículo consiguiendo las más elevadas cotas de confort y seguridad.

Unida a la tracción delantera, al frenado de alta presión con sistema antibloqueo de ruedas

(ABS) y a la dirección hidráulica de asistencia variable en función de la velocidad, esta suspensión define un nuevo concepto de seguridad activa.

Tome el mando de un automóvil que a la belleza de su línea y al lujo de su interior une unas brillantes prestaciones con una seguridad inigualable.

Tome el mando del Citroën XM.



CITROËN XM. SEÑOR DE LA CARRETERA.



Coche del Año 1990 en Europa.

Autopista. Vi Bilägare. AM. Auto Visie. Stern. Sunday Express Magazine. L'Equipe.



Es un capricho reservado para conductores especiales, un descapotable exclusivo que transporta a sus ocupantes hasta un mundo fantástico hecho de prestaciones salvajes y de lujos desmedidos. El último Spider de Maserati, un prodigio mecánico nacido en los talleres de Zagato, entra en el mercado español con un precio de unos ocho millones y medio de pesetas, un precio contundente que descubre el exotismo de un clásico.

El Maserati 2.8 Spider tiene los augurios de un verdadero deportivo: un motor fantástico que empuja con furia en cuanto se apega las tres mil revoluciones por minuto, un sistema de frenos que detiene, que «clava» literalmente, el conjunto en distancias muy reducidas y una dirección tan suave como rápida que permite rodar con ligereza incluso en las carreteras de montaña más sinuosas. Este panorama exclusivo se complementa con una carrocería de rasgos agresivos, intempores, crecida

por especialistas en la construcción de descapotables, que se cubre y descubre en un suspiro, en poco más de un minuto, sin necesidad de desplegar grandes esfuerzos.

El capricho más joven de Maserati es un coche ágil, muy rápido, que pide a gritos un conductor de corazón joven, con pretensiones con cristas, para extraer la quinta esencia de su mecánica. Una velocidad punta superior a los 230 por hora, y unas aceleraciones fulgurantes que permiten pasar de cero a cien en 6,7 segundos o cubrir el kilómetro con salida parada en po-

LUJO EXCLUSIVO. El Maserati Spider es un capricho reservado para los amantes del lujo y las emociones fuertes. Su motor es capaz de impulsarlo a más de 230 km/h y sus aceleraciones son fulgurantes.



co más de 27 segundos, son datos que hablan por sí mismos de la energía de los doscientos cincuenta caballos mecánicos encerrados bajo el capó delantero.

Este producto artesano, servido con cuentagotas en un envoltorio que combina cuero de la mejor calidad y madera noble tiene, también, algunos aspectos mejorables: la rigidez de su chasis no es tan espectacular como la mostrada por las versiones 222 con carrocería cerrada; los consumos son algo elevados, sobre todo en tráfico urbano; el techo de lona au-

menta la sonoridad del conjunto cuando se lleva el coche cubierto; y, como detalle anacrónico, sigue conservando dos llaves, una para las cerraduras de puerta y otra para el contacto, que son un vestigio de otra época.

El Maserati Spider produce sensaciones embriagadoras en sus ocupantes, sensaciones muy fuertes cuando se presiona el acelerador sin contemplaciones para degustar el comportamiento impecable del conjunto. También produce sensaciones placenteras cuando se rueda a ritmo tran-

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Mecánica deportiva
- Frenos muy eficaces

MASERATI 2.8 SPIDER
PRECIO: 8.556.488 PTAS.

- Volante resbaladizo
- Quinta muy ahorrativa
- Diámetro de giro grande

DEFECTOS

MASERATI 2.8
SPIDER

CAPRICHIO MAJESTUOSO



PRUEBA

Motor 16

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por cada bancada, accionados mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.790 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 94 mm. Carrera: 67 mm. Compresión: 7,8 a 1. Potencia máxima: 250 CV(184 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 39,2 mkg (385 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y dos turbocompresores. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos, sin plomo.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,8 km/h. Velocidad

en 2ª a 1.000 rpm: 17,3 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 42,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Diámetro de giro: 11,7 m. Vueltas de volante entre topes: 3,0.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantero: Independiente, con brazos transversales, brazos de reacción y barra estabilizadora. Trasero: Independiente, de triángulos oblicuos.

RUEDAS: Neumáticos: 205/50 VR 15 delante y 225/50 VR 15 detrás. Llantas de aleación de 7 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.320 kg. Capacidad del depósito de combustible: 82 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 26,8 km/h de promedio..... 17,4

CARRETERA
A 90 km/h de cruceo..... 9,0
En conducción rápida..... 16,8

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo..... 12,3
A 140 km/h de cruceo..... 14,1

CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km..... 14,4

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos..... 520

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA
Km/h..... 234,3

ACELERACION (seg.)
400 m salida parada..... 15,3
1.000 m salida parada..... 27,3
De 0 a 100 km/h..... 6,7
Recorriendo (metros)..... 107

RECUPERACION
400 m desde 40 km/h en 4ª..... 16,8
400 m desde 40 km/h en 5ª..... 20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª..... 28,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª..... 33,1
De 80 a 120 km/h en 4ª..... 6,1
recorriendo (metros)..... 171
De 80 a 120 km/h en 5ª..... 8,2
recorriendo (metros)..... 261

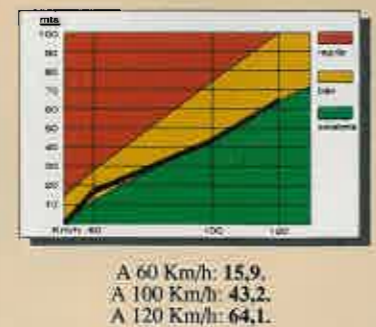
EQUIPAMIENTO

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

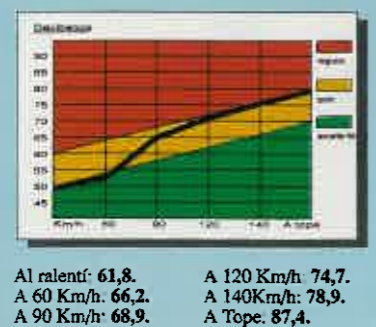
OPCIONES:

Suspensión activa: 172.000 pts
Pintura metalizada: 84.561 pts
Cambio automático: 194.102 pts

FRENOS



SONORIDAD



quilo, de paseo, ya sea por carreteras de costa o de montaña.

El seis cilindros biturbo encargado de animar al último Maserati sorprende por su eficacia. Es un motor de raza que descubre toda su energía una vez superada la barrera de las tres mil revoluciones por minuto. Esa furia mecánica permite dejar marcas de neumáticos en el asfalto cuando se acelera en primera o en segunda sin contemplaciones, pero no sale a la luz mientras no se supera la barrera de las tres mil revoluciones por minuto. El empuje pausado que se siente por debajo de esa barrera permite circular por ciudad en tercera o en cuarta con toda suavidad, sin el menor tirón.

La caja de cambios se maneja con la precisión de un reloj suizo y las marchas entran con un golpe seco de muñeca, como corresponde a un automóvil de raza. Los recorridos entre las distintas posiciones son cortos y no hay el menor riesgo de equivocación. La transmisión tiene un carácter alegre que valora al máximo el estilo brioso del motor. La quinta es, sin embargo, demasiado ahorrativa y sólo rinde al máximo en recorridos por autopista o autovía.

El Maserati Spider impresiona por la eficacia de sus frenos, de cuatro discos de dimensiones considerables, que detienen el conjunto en distancias mínimas. El pedal tiene esa dureza imprescindible para dosificar la frenada con absoluta exactitud sea cual sea el estado del suelo. El mecanismo soporta los tratos más duros sin rechistar.

La dirección es precisa, suave y rápida ya que las ruedas se llevan de un extremo a otro con sólo tres vueltas de volante. El mecanismo de servoasistencia evita cualquier esfuerzo al callejar o en maniobras de aparcamiento sin comprometer la sensibilidad necesaria cuando se rueda a más de doscientos por hora.

El Maserati se agarra al suelo como una lapa. Unas suspensiones duras, preparadas para enfrentarse a los tratos más despiadados, dan mucho aplomo al conjunto tanto en carreteras rectilíneas como en trayectos de montaña repletos de curvas difíciles. Esas suspensiones ponen a prueba la rigidez del chasis cuando se rueda sobre suelos bacheados.

El acabado del Spider es impecable. Todos los elementos están tratados con delicadeza y no es posible percibir ni el menor fallo. El equipamiento del Maserati más joven sólo admite piropos, monta de serie todo lo imaginable y presenta únicamente tres opciones: pintura metalizada, suspensión activa y caja de cambios automática.

Angel Marco

Fotos: José Robledo
Fotos realizadas en el Campo de Golf de Las Lomas.

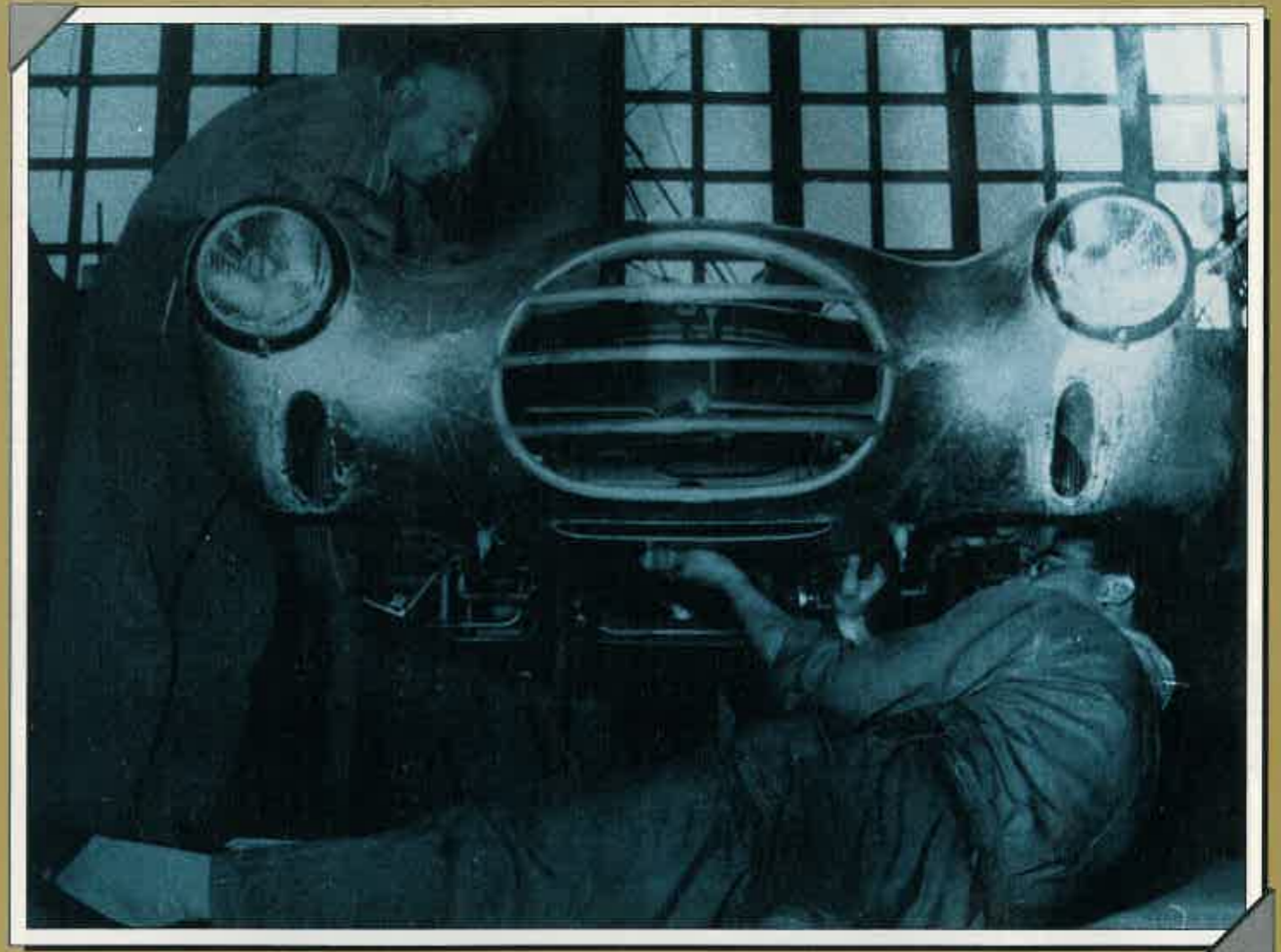
DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Auto Barajas, S.A., Julián Camarillo, 7. 28037 Madrid. Telf. (91) 327 03 56. Garantía: 18 meses sin límite de kilómetros. Red de postventa: 19 puntos de asistencia técnica en toda España.



ADIOS A ETTORE MASERATI

EL TRIDENTE DE LUTO



EL AUTOMOVIL, SU PASION. Controlar personalmente las piezas y los coches que se producían en su pequeña fábrica era una función que Ettore Maserati realizaba personalmente.

HACE escasamente diez días, en una sombría habitación de una clínica de Bolonia, Ettore Maserati vivió los últimos instantes de su vida. Después de noventa y seis años de vivencias ajetreadas, el gran Ettore dejó de existir en la ciudad que le vio nacer, triunfar y morir. Personas allegadas a la familia aseguran que el interés por los coches y una gran lucidez le acompañaron hasta el epílogo de sus días.

Su paso por este mundo ha escrito una página gloriosa en la historia del automóvil, el vio como Isotta Fraschini, Bianchi y Fiat daban sus primeros pasos en los albores del siglo veinte.

Ahora, sus restos descansan en el panteón que la familia tiene en el cementerio de Bolonia. Al final de un paseo bordeado de mirtos y cipreses, se encuentra la lápida bajo la cual reposa. En ella se pueden

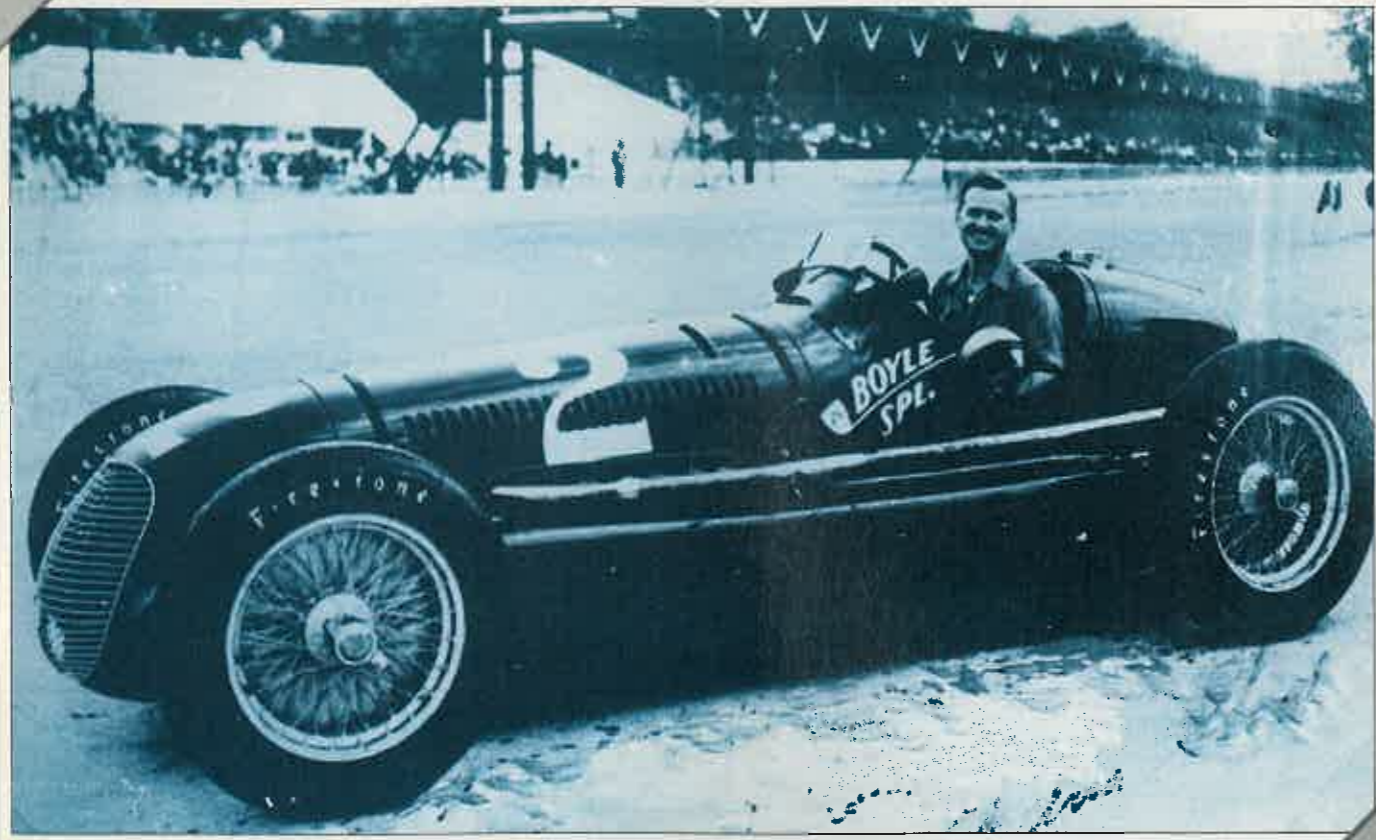
leer su nombre y apellido escritos con letras de bronce; no hay frases ni epitafio, el final de la dinastía de los Maserati ha terminado con su silencio.

Ettore era el tercero de seis hermanos que dedicaron, menos Mario, su vida a ese cautivador objeto llamado automóvil, que prácticamente nació con ellos. Desde la infancia, Ettore intimó más con Bindo con el que compartía destacado talento para la gerencia de los negocios, característica que encajaba perfectamente con el espíritu técnico y emprendedor de Carlo, Ernesto y Alfieri.

El principio de la «historia Maserati» dio comienzo en el otoño de 1914, cuando pusteron en marcha una pequeña fábrica de bujías para coches. Poco más tarde, Ettore y sus hermanos hicieron realidad el sueño de su vida. En un pequeño local comercial, situado en el casco urbano de

Bolonia, se dio comienzo a la construcción de los primeros coches Maserati. A pesar de que Mario fuera pintor, se vio involucrado en el proyecto por Ettore, que le encargó el logotipo de la marca. La figura mitológica de Neptuno, símbolo de la ciudad de Bolonia, marcó a Mario la pauta para realizar el encargo. En un lienzo de mediano tamaño, plasmó en un óvalo la imagen del tridente rodeado por el nombre de la familia.

Ettore se diferenciaba de sus hermanos por la pulcritud con la que llevaba a cabo su trabajo como ingeniero. Fue el promotor de la idea de controlar personalmente, una por una, todas las piezas producidas y los coches también. En compensación a tantos esfuerzos, la primera victoria llegó en 1926 con ocasión de la Targa Florio. El coche ganador fue un Maserati T 26 conducido por Alfieri Maserati, pues en

**EFICACIA Y EXITOS.**

Todavía se recuerda la victoria en Indianápolis del Boyle Special conducido por Wilbur Shaw, arriba. También Juan Manuel Fangio y Froilán González, en la foto contemplando el Osca 4.500, estuvieron muy unidos a la marca del tridente.



los comienzos de la marca todo se hacía en familia. De la eficacia del clan Maserati nacieron numerosos éxitos que comprendían desde victorias en Grandes Premios a récords de velocidad. De pronto, Alfieri falleció en un trágico accidente durante una edición de la Targa Florio. A raíz de eso, Ettore le sustituyó dirigiendo prácticamente la Maserati en el aspecto técnico, faena que compartía con Ernesto.

Por razones que todavía se ocultan bajo el velo del misterio, en 1937 la Maserati vendió casi la totalidad de sus acciones a la familia Orsi. A pesar de la cesión, los hermanos Maserati, capitaneados por Ettore y Ernesto se empeñaron en seguir dirigiendo las suertes de la Maserati durante diez años más, según una cláusula que aparecía en el contrato. Durante ese periodo, la gestión deportiva fue particularmente brillante, y se recuerda la victoria en Indianápolis del Monoplaza Boyle Special pilotado por Wilbur Shaw. Hacía veinte años que un coche europeo no ganaba en Indy y lo logró un Maserati.

Desafortunadamente, en 1947 el contrato con Orsi caducó y Ettore acompañado por sus hermanos dio comienzo a una nueva aventura: la fundación del sello Osca, bajo cuyo signo se fabricaron coches de competición de media cilindrada. Gigi Villoresi estrenó el primer modelo, un 1.100 centímetros cúbicos que ganó el Gran Premio de Nápoles. Más tarde, decidieron construir un Fórmula 1, proyecto al que Ettore se opuso a pesar del entusiasmo de sus hermanos. De hecho no fue una brillante idea, y se abandonó la F1 para concentrar de nuevo todos los esfuerzos en los coches de la categoría Sport. En el «regreso» tan deseado por Ettore hubo muchas satisfacciones, y no se puede olvidar la victoria de Sterling Moss en las 12 horas de Sebring de 1954.

Dos años más tarde, las capacidades organizativas y técnicas de Ettore, habían logrado juntar un equipo de pilotos de primera fila, que cosecharon no pocas victorias para Maserati. Sin embargo, algunos errores de gestión minaron el futuro de Osca que después de varias peripecias fue adquirida por MV Agusta, que tampoco supo sacar el partido debido. Como toque final a la tragedia, las instalaciones donde tomaron vida los gloriosos Osca se destinaron a una fábrica de «torrellini». A partir de ese momento, Ettore y sus hermanos se retiraron de las actividades automovilísticas y pusieron fin a cincuenta años de glorias y amargas. Únicamente Ettore se dejaba ver esporádicamente por algún circuito como un espectador cualquiera.

Se cuenta que Alejandro de Tomaso, actual propietario de la marca, visitaba con frecuencia a Ettore y la conversación la centraba siempre en la evolución técnica de los coches actuales. Se pasaba horas formulando preguntas de todo tipo, y en ellas la aparente curiosidad técnica velaba una terrible falta de resignación a vivir lejos de los automóviles. ○

Gigi Corbetta.

**VICTORIAS PARA MASERATI.**

Entre los numerosos triunfos destacan la victoria de Moss, arriba, en el G. P. de Montecarlo de 1956 con un 250 y la lograda por el Osca tipo Mt de 1.100 c.c. en el 3° Tour de Francia.





El automovilista español no gana para sustos. Sus dedos se hacían huéspedes al oír hablar de la liberalización del mercado de carburantes y, precisamente, ese proceso ha ido a comenzar en el peor de los momentos posibles: el conflicto del Golfo Pérsico, que ha dado al traste con todas las previsiones de bajada de las gasolinas, lo que está suponiendo otro fuerte varapalo para nuestros bolsillos.

LA LIBERALIZACION LLEGO EN MAL MOMENTO

LA SUPER A POR LAS 90

A FIRMAR a estas alturas de la película que el precio del litro de gasolina súper puede alcanzar a muy corto plazo las 90 pesetas no es ninguna tontería tal y como se están desarrollando los acontecimientos en los mercados internacionales tras la invasión de Kuwait por parte de Irak. La tensión, en el momento de cerrar esta edición es evidente, el panorama no es nada tranquilizador y todos los indicios permiten asegurar que la escalada del precio de crudo puede no parar aquí.

El Gobierno español, como otros occidentales, está haciendo verdaderos equilibrios para que el tema de estos precios, y con él el de la inflación, no se le vaya de

las manos. Como ya es sabido, el pasado día 7 de agosto, Campsa procedió a fijar los nuevos precios de los combustibles para automoción a pie de surtidor, viéndose obligada a subirlos menos de lo previsto. Desde ese día, y durante la siguiente quincena, el litro de gasolina súper se puso a 82 pesetas frente a las 83,3 que salía en las cuentas de los expertos de Campsa; la normal elevaba su precio de 76 a 78 pesetas y quedaba a dos pesetas de las 80 marcadas como precio máximo; la gasolina sin plomo se vende a 80 pesetas, dos más que hasta ahora, quedando a 1,10 pesetas del techo autorizado y, finalmente, el gasóleo para automoción subía 1,7 pesetas, llegando a las 59,7 pesetas el

litro, siendo este producto el único en el que Campsa ha apurado hasta el límite el margen de precios máximos.

La decisión de incrementar el litro de las gasolinas en «sólo» dos pesetas viene condicionada por el deseo gubernamental de atenuar su previsible repercusión en el Índice de Precios de Consumo, intentando retrasar el impacto sobre la inflación y utilizando ese colchón dentro de unos límites razonables.

En Campsa, sin embargo, se esgrimían razones técnicas para adoptar la subida surgida de las tablas que se manejan, es decir, las 83,3 pesetas en el caso de la súper, ya que según esa compañía la utilización del sistema de precios como método

para atemperar el impacto sobre el IPC puede ser razonable en otras condiciones, pero no en las actuales ya que se está dando una evolución alcista en los mercados internacionales. Para Campsa, con el coste real del crudo de petróleo muy superior al que reflejan los precios máximos, es necesario que los precios de venta se incrementen hasta los topes autorizados.

Como se recordará, para la fijación del precio máximo de los combustibles -ante el que los distintos operadores pueden adoptar el que consideren más rentable- se tienen en cuenta las variaciones del precio internacional en los mercados «spot» de Rotterdam y de Génova cada quince días; la media de los precios que tienen los combustibles en los seis países comunitarios más representativos -Bélgica, República Federal de Alemania, Francia, Italia, Holanda y Reino Unido- también en esa quincena, y los costes medios de distribución, entre otros factores, de las últimas ocho semanas. Al resultado se esa suma se añaden dos pesetas fijas y los impuestos establecidos cada año por la Administración en los Presupuestos Generales del Estado, además del correspondiente IVA.

Fuentes del sector petrolero han criticado la política del Gobierno de contener los precios, ya que, según han comentado a MOTOR 16, «supone enmascarar la realidad de un mercado tenso y alcista». Asimismo han señalado que esta actitud puede irritar a las autoridades comunitarias de Bruselas ante lo que puede ser interpretado como un obstáculo a la libre competencia. Pese a este comentario, desde la CE no ha habido hasta el momento ninguna manifestación.

Estos nuevos precios tienen su origen en la última reunión celebrada en julio por la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP) para atemperar las tensiones surgidas en su seno, tensiones que al final han desembocado en el conflicto por todos conocido. Y la situación actual puede reproducirse con toda su crudeza en la próxima revisión de precios prevista para el día 21 de agosto que absorberá de lleno las repercusiones del conflicto entre Irak y Kuwait. Las previsiones sobre subida de los carburantes, hasta ahora cifradas en siete pesetas, en



las que se incluyen las dos pesetas del pasado día 7, pueden quedarse cortas si se mantiene la fortísima presión sobre el precio del barril de crudo y la recuperación del dólar norteamericano en los mercados de divisas.

El ministro de Economía, Carlos Solchaga, ya adelantaba la pasada semana que el precio de la gasolina súper podría alcanzar las 90 pesetas por litro si el precio del barril de petróleo se aproxima a los 30 dólares. Las noticias se suceden a una velocidad de pánico y no es este momento de dar, hora a hora, las cotizaciones del petróleo en los mercados. Pero lo cierto es que las barreras de hace años han sido ampliamente superadas y todo parece indicar que, de volver las aguas a su cauce, tendrán que pasar bastantes días para ver más diáfano el futuro.

Teniendo en cuenta que por cada dólar que sube el precio del barril de petróleo, la gasolina sube 70 céntimos y que la media de los 14 días contemplados en la próxima revisión de precios -del 31 de julio al 13 de agosto- superará sin duda los 27 dólares, se puede decir que, salvo bruscos cambios a la baja, la incidencia para el día 21 va a ser de unas cinco pesetas más

en cada litro de carburante. En caso de que la crisis del Golfo alcanzara cotas trágicas, es más que probable que el precio de la súper alcance las fatídicas 90 pesetas.

Existen además factores de índole interna que avalan esta evolución. Según las normas establecidas en el decreto de liberalización del mercado de los carburantes, los precios máximos fijados quincenalmente no se pueden superar ni por Campsa ni por los otros operadores. Y el precio que fija la distribuidora, que es el único en el que puede intervenir el Gobierno, no puede alejarse del máximo si quiere mantener su cuenta de resultados. Teniendo en cuenta que Campsa gana una peseta por cada litro vendido, el hecho de que el precio final al consumidor no se acerque al máximo supone un revés para los resultados financieros de la empresa.

Sea como fuere, la situación parece estar más controlada, a nivel mundial, que en anteriores «choques petroleros» (1973 y 1979). Para las refinerías españolas, el crudo procedente de Irak sólo supone un nueve por ciento del total importado, mientras que el kuwaití es poco significativo. España dispone además de las sufi-

La decisión de subir sólo dos pesetas el litro de súper el pasado día 7 ha estado condicionada por su previsible repercusión en el Índice de Precios de Consumo.

CUANDO LAS BARBAS DE TU VECINO...

La tónica general en todo el mundo ante el conflicto Irak-Kuwait ha sido la subida generalizada del precio de los combustibles. En el área de la Comunidad Europea esa subida durante la pasada semana ha sido de cerca de un 9 por ciento. El precio de la gasolina antes de impuestos en nuestro país era el pasado lunes día 6 un 20,9 por ciento más alto que el lunes anterior en los seis países que se toman como referencia para fijar los precios máximos. La media en esos países era de 29,6 pesetas por litro en la gasolina súper, que es el mismo precio antes de impuestos que puso Campsa el pasado martes día 7.

Por regla general, el alza de los combustibles de los precios ha sido la tónica en todo el mundo occidental. Tras los primeros acontecimientos, el precio de la súper subía tres pesetas en Alemania Federal, cifra similar a la de Francia e Italia, mientras que en Bélgica y Reino Unido se aumentaba en cuatro pesetas y en Holanda (todos ellos países de referencia) en dos pesetas. En Francia, el Gabinete de crisis reunido «ad hoc» estudiaba a marchas forzadas un decreto para fijar unos precios máximos que frenaran, de cara a los consumidores, la brutal escalada que se registra en los mercados, saltándose a la torera toda la legislación sobre libre competencia.



D

etrás de los altos precios máximos fijados se esconde una permanente voracidad de Campsa.



cientos reservas, estipuladas en más o menos cien días. Incluso los analistas coinciden en afirmar que la propia OPEP se cuidará muy mucho de sobrepasar el nivel de los 30 dólares-barril porque sus ingresos correrían el peligro de caer en picado en un momento en que tienen que hacer frente a unos pagos de lo más onerosos. De ahí que ya se hayan realizado en nuestro país llamamientos a favor de un tiempo prudencial de espera para ver como evolucionan los acontecimientos. Concretamente, el sindicato UGT ha denunciado las últimas subidas de los precios de los carburantes afirmando que el Gobierno «parece estar demasiado interesado en transmitir a los consumidores las tensiones de los mercados con el objetivo final de enfriar la economía».

Mientras tanto llegan noticias de que el consumo de gasolina sigue creciendo a buen ritmo y, según datos facilitados por Campsa referidos al primer semestre, el aumento en esta ocasión ha sido de un 3,9 por ciento. Lo significativo del caso es que el consumo de gasolina sin plomo en ese periodo ha crecido un 95,5 por ciento, aumento que se produjo antes de que el Gobierno tomara la decisión de incentivar fiscalmente el uso de este tipo de combustible. El consumo de súper subió un 6 por ciento mientras que el de normal cayó un 13 por ciento.

Raúl R. Sáez

GASOLINA CARA.

Aunque se solucione el conflicto en el Golfo Pérsico, a finales de agosto tendremos una gasolina súper entre 85 y 87 pesetas el litro.



MERCADO DE OCASION

DESCENSO DE LAS VENTAS

El mercado de ocasión está atravesando en la actualidad uno de sus momentos más bajos. Las ventas se encuentran en pleno descenso y están comenzando a sembrar la inquietud entre los profesionales del sector.

Las causas de esta recesión hay que buscarlas en la fuerte ofensiva de las marcas que están potenciando hasta límites insospechados las ventas de los vehículos nuevos.

Con este panorama los compraventas particulares están llevando a cabo sus propias políticas para poder desprenderse de los coches menos interesantes. Automóviles que en muchos casos llevan varios meses en sus instalaciones con los consiguientes gastos que esta situación conlleva. Anteriormente muchos de estos vehículos recibían salida a través de los compraventas de provincias, pero estos han comenzado a darse cuenta de que es más rentable gastarse un poco más de dinero y llevarse automóviles en mejor estado que inundar sus negocios con modelos desfasados y que en la mayoría de los

casos se encuentran en un estado muy lamentable.

A esta situación tenemos que sumar la bajada en las tasaciones de vehículos usados que han llevado a cabo los compraventas de marca que tampoco quieren pagar precios desorbitados por un modelo, ya que si bien el cliente se va a llevar un coche nuevo son pocos los casos en los que deja un usado interesante en el que se puedan obtener unos beneficios que hagan rentable la operación.

Lógicamente los usuarios han comenzado a percatarse de este hecho y cada vez son más las personas que deciden no dejar su vehículo cuando adquieren uno nuevo, pasando este coche a desempeñar las funciones de segundo vehículo de la casa.

El mes de agosto no ha servido más que para aumentar la crisis que está atravesando el usado. Una crisis que está comenzando a extenderse hasta el sector que experimentaba las mejores cifras de ventas, el de las importaciones.

Gonzalo Serrano

EN POCAS PALABRAS

● **MARBELLAS BARATOS**

El concesionario oficial de Seat, Lezauto ha puesto a la venta 15 Marbellas que pertenecían a su departamento comercial. Estos automóviles tienen tres meses de antigüedad y cuentan con garantía de fábrica. El precio de cada unidad es de 600.000 pesetas.

● **NUEVA OFERTA OPEL**

Durante todo el mes de agosto, las versiones de 4 puertas del Opel Kadett se van a ver beneficiadas de un descuento de 175.000 pesetas. Para que se aplique este descuento es necesario que se deje el coche usado. Además cualquier otra versión de este modelo cuenta con un descuento durante el mismo periodo de tiempo de 125.000 pesetas. En esta oferta no se incluyen las versiones Top, Dream y GS16 válvulas que únicamente disfrutaron de un descuento de 50.000 pesetas.



● **MAS AHORRO**

Citroën también ha lanzado su oferta de ahorro para el presente mes. Esta oferta afecta a las diferentes versiones de las gamas AX y BX y consiste en un descuento de 150.000 pesetas.

● **POLO CLASSIC**

Un mes más Volkswagen mantiene la oferta de ahorro de 200.000 pesetas para los Polo Coupé Twist. Esta oferta se aplica a todas las versiones de la gama Polo incluyendo al Polo Coupé GT injection. Además la marca germana ofrece unas financiaciones que se adecúan a las necesidades de cada comprador.

● **VIAJES CON DINAMYC**

Dinamyc, empresa especializada y dedicada a la comercialización de diferentes y diversos productos destinados a todo lo relacionado con la limpieza y mantenimiento del automóvil, está llevando a cabo en la actualidad una promoción, en la que los usuarios y consumidores de estos productos pueden llegar a ganar unos importantes premios, que van desde viajes al continente americano, concretamente a Méjico, hasta cadenas de alta fidelidad.

OFERTAS DE 2ª MANO

MADRID

EN Motor Central que tiene situadas sus instalaciones en la calle Guillermo de Osma nº 16, tienen a la venta un Mercedes Benz 260 E. El Mercedes que se encuentra en un estado impecable es de color verde oscuro y se matriculó en 1988. Dispone de una buen número de extras entre los que destacan el ABS, aire acondicionado y radiocassette. Su cuentakilómetros marca la cifra de 51.000 y su precio es de 4.000.000 de pesetas.



BARCELONA

OR 2.500.000 pesetas se puede adquirir en el Grupo Letamendi que está en la calle Valencia número 117 un Nissan Patrol Top Line de seis cilindros de gasolina. El Nissan se matriculó a principios de año y es de color azul metalizado. Como extras cuenta con todos los que se pueden montar en este vehículo. Dispone de un año de garantía que cubre las averías que se puedan producir en este periodo.



PRECIOS

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel Air Plus S: 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat: 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-80: 69.757 ptas. **Techo corredizo manual:** Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** Toda la gama Passat: 156.639 ptas. Todos los Corrado: 185.364 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el Cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los modelos Corrado: 182.261 ptas. **Elevalunas eléctricos:** Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 24.185 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Syncro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.648 ptas. **Dirección Asistida:** Golf GTI y GTI 16 V: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Syncro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versiones Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16 V y G-60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Syncro: 341.998 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV: 358.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.998 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GT 16 V: 256.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Syncro, Sprinter 75 y 90 CV, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Syncro, 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 Syncro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. **Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16 V, GTI G-60 y Cabrio Quattro: 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 con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total ptas.
VOLVO					
Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.					
340 GL 4P	1.721	83	161	6,8	1.899.417
340 GL 5P	1.397	83	165	7,9	1.807.708
360 GLT 3P*	1.986	118	181	10,5	2.349.489
360 GLT 4P*	1.986	118	181	10,5	2.523.719
360 GLT 5P*	1.986	118	181	10,5	2.442.639
440 GLT	1.721	106	183	9,1	2.722.289
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	2.841.754
460	1.721	106	180	8,8	2.902.338
460 Turbo	1.721	122	196	11,0	3.366.434
480 ES *	1.721	106	186	9,0	3.361.619
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	3.788.364
244 GL	2.316	115	170	10,0	2.906.759
244 GLT	2.316	133	175	11,7	3.228.054
244 GL Diesel	2.383	82	150	6,8	3.098.808
245 GLT	2.316	133	170	10,0	3.055.719
245 GL Diesel	2.383	82	150	6,8	3.281.018
740 GL	2.316	117	165	12,8	3.195.663
740 GLE*	2.316	131	180	13,1	3.694.714
740 GLE i	1.986	121	185	10,5	3.505.024
740 GL Diesel*	2.383	82	168	11,2	3.571.759
740 GL Inter.*	2.383	109	172	12,5	4.359.648
740 GLT	1.986	139	191	11,5	3.985.154
740 Familiar TD*	2.383	109	172	12,5	4.696.436
740 Familiar Inter.*	1.986	160	185	11,6	6.273.190
740 Turbo 16 v	1.986	200	215	13,0	6.066.703
745 GLE	2.316	131	180	13,1	4.188.644
745 TD Inter.	2.383	122	172	12,5	5.177.998
760 GLE Aut.	2.849	170	190	11,3	6.303.873
760 GLE Turbo D Inter.*	2.383	122	172	10,5	6.594.738
760 T. Inter.*	2.316	182	205	12,3	6.881.884
780 Aut.	2.849	170	181	12,2	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. **Llan-**

tas de aleación: 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Espesores 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	Velocidad máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total ptas.
WARTBURG-TRABANT					
Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.					
Wartburg Berlina*	500	50	132	11,9	700.700
Wartburg Familiar*	500	50	130	14	849.980

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad máx. km/h	Consumo litros/100 km	Precio total ptas.
YUGO					
Carslvia. Tel.: (91) 611 55 13.					
Yugo 45 A	903	45	136	8,0	834.513
Yugo 45 A Star	903	45	136	8,0	912.889
Yugo 55 A	1.116	55	145	8,5	914.184
Yugo 55 AGL	1.116	55	145	8,5	1.111.289
Yugo 65 A	1.299	65	155	9,0	1.028.968
Yugo 65 AGLS	1.299	65	155	9,0	1.242.718
Florida 1.4	1.372	70	160	9,2	1.335.569

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. **Spolier delantero:** 55GL: 22.000 ptas. **Spolier 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 Eléctricas:** 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: 5.360 ptas. **Fundas de asientos:** Toda la gama: 15.000 ptas.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

CRITICA DE TIENDAS
GRUPO LETAMENDI
AÑOS DE TRABAJO

El Grupo Letamendi es toda una institución dentro del sector del automóvil en la ciudad condal. Esta empresa lleva 15 años en el mercado como concesionario de la marca Seat, aunque últimamente ha ampliado su representación con los modelos de las otras dos marcas



germanas, Audi y Volkswagen. Las instalaciones destacan por su amplitud, ya que en los cinco mil metros cuadrados de superficie, repartidos en tres plantas, tienen cabida todas las seccio-

nes para dar la atención necesaria a cualquiera de los modelos de las tres marcas citadas. La exposición de vehículos nuevos, decorada funcionalmente cuenta con 500 metros cuadrados en los que se exponen al público prácticamente todas las versiones que se comercializan en España. El Grupo Letamendi comercializó durante el pasado ejercicio más de 1.200 unidades. Cifra que da la medida de las posibilidades del concesionario.

● **Stock:** Este concesionario cuenta con un amplio stock que le permite satisfacer rápidamente cualquier demanda. En el caso de que se trate de un pedido específico que no se encuentre entre las unidades almacenadas, se tarda más de tiempo en conseguirlo.

● **Usados:** Admiten el usado como parte de la operación de canje por un vehículo nuevo. Estos modelos se comercializan a particulares y compraventas.

● **Entregas:** Por término medio este concesionario no suele tardar más de dos días.

● **Taller:** Con una superficie de 2.000 metros cuadrados este servicio permite atender cualquier reparación. Dispone de secciones como cabinas de pintura, recambios, electricidad, etc. Durante el pasado ejercicio se repararon en sus instalaciones cerca de 5.000 unidades.

● **Financiación y Seguros:** En materia de financiaciones trabajan con las financieras de la marca. En seguros con RSM admiten la que aporte el cliente.

● **Dirección:** El Grupo Letamendi está en la calle Valencia nº 177. Teléfono: (93) 2538800.

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

PRECIOS

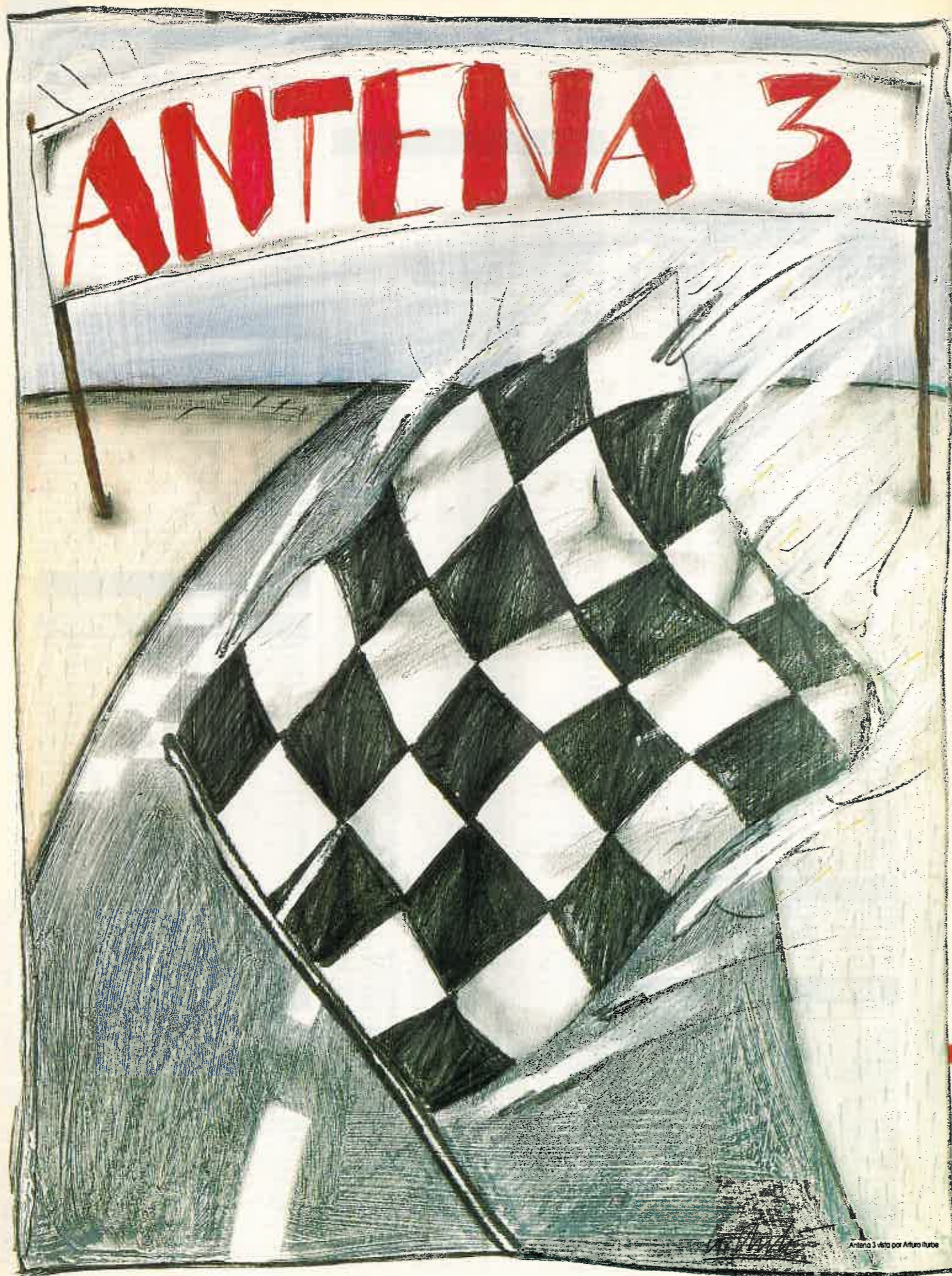
COCHES USADOS (En miles de pesetas)

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.

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
ALFA ROMEO								
Alfasud	-	-	-	-	-	430	400	360
Alfa 33 SL	-	-	-	790	650	810	-	-
Alfa 33 QD	-	-	-	820	710	840	-	-
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 TJ	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	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1390	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 América	1590	1450	1300	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	980	-	-	-	-
Alfa 75 2.4	1690	1430	1290	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.5 CV	2280	1880	1430	1290	-	-	-	-
Alfa 75 3.0 América	1970	1920	1750	-	-	-	-	-
Alfa 80 2.0	1360	1260	1140	960	780	-	-	-
Alfa 80 2.5	1590	1430	1200	970	-	-	-	-
Alfa 80 2.4 TD	1560	1430	1290	1060	870	-	-	-
Sprint Veloce	1100	1030	950	830	700	620	-	-
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	700	620	-	-
Sprint 1.7 CV	1230	1100	-	-	-	-	-	-
GTV 2.0	1270	1180	1030	870	770	680	620	-
GTV 2.5	1620	1490	1300	1100	980	840	760	-
Alfetta CV	-	-	-	-	540	450	380	300
Alfetta TD	-	-	-	-	635	550	470	410
Giulietta 1.6	-	-	-	-	470	410	370	-
Giulietta 2.0	-	-	-	-	570	470	420	-
Spider 2.0 CV	1890	1520	1290	1060	900	730	660	-
Spider 2.0 Spark	1900	1700	1500	-	-	-	-	-
164 Twin Spark	2300	-	-	-	-	-	-	-
164 3.0 V6	2990	-	-	-	-	-	-	-
164 2.5 TD	2400	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
AUDI								
80 CL	-	-	-	-	-	650	580	520
80 CD	-	-	-	990	900	810	720	650
80 GTE	-	-	-	1060	950	860	-	-
80 Quattro	-	-	-	1770	1630	1440	-	-
80 CD TD	-	-	-	930	830	750	670	600
80 Special	1650	-	-	-	-	-	-	-
80 1.8 E	1750	-	-	-	-	-	-	-
80 E 2.2	2120	1980	1700	-	-	-	-	-
80 E 2.2 Aut.	2400	2160	1950	-	-	-	-	-
80 2.0 Front.	2670	-	-	-	-	-	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	-	-	-	-	-
100 2.2 E	2200	-	-	-	-	-	-	-
100 CC	-	1210	1090	990	830	750	670	600
100 CD	2090	1990	1870	1680	1360	1210	800	630
100CD Avant	2330	2220	2010	1810	1530	1370	-	-
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1150	960	830	700	610
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1310	1120	1010	900	-
200 Turbo	3670	3220	2850	2600	2220	1350	1080	880
200 Turbo Aut.	3990	3450	-	-	-	-	-	-
200 CD	2840	2220	1820	1430	1280	1110	760	-
200 Quattro	3750	3420	2850	2580	2180	1960	1760	-
200 V8	5850	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2220	1890	1600	1390	1090	930	840	760
Coupe Quattro	2910	2610	2230	1890	1620	1280	1080	980

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
BMW								
315	-	-	-	-	-	860	760	600
316	1600	1500	1390	1250	1150	1100	800	700
316 4p	1700	1600	1500	1350	1200	-	-	-
318i	1800	1700	1550					



Antena 3 visto por Arturo Rupe

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

MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrero

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA

TOYOTA CAMRY A LOS 30.000 KMS.

CALIDAD DE PRIMERA

El modelo protagonista de nuestra prueba de fiabilidad no es un coche popular, que se distinga por tener un elevado nivel de ventas.

Debido a las limitaciones de cupo de importación que sufren los modelos japoneses, a nuestro país llegan tan sólo unas pocas unidades. Por lo tanto esta prueba de 30.000 kilómetros realizada al Toyota Camry, nos ha servido para comprobar el nivel de calidad de los vehículos de origen japonés. Se ha elegido el Toyota Camry porque es un coche de tipo familiar, con unas buenas dimensiones y un magnífico nivel de equipamiento, y por lo tanto un excelente representante de los modelos de un segmento elevado.

Se intentó en todo momento darle al Camry un uso normal, similar al que le podría dar cualquier usuario. También se circuló por todo tipo de carreteras, desde comarcas con asfalto en mal estado hasta autopistas, y por supuesto en ciudad. Para poder realizar el kilometraje propuesto se alternaron a su volante varios conductores. Al final todos coincidieron en afirmar que se trata de un coche muy confortable y muy fácil de conducir, dotado con una mecánica de un funcionamiento muy suave. El motor de dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro, con un rendimiento de 128 caballos, puede parecer insuficiente para el tamaño y el peso del coche, pero nada más lejos de



la realidad. Con una gran elasticidad y una enorme facilidad para subir de revoluciones, con unas recuperaciones y aceleraciones honestas es capaz de mover al Camry con facilidad. Los consumos, practicando una conducción normal son ajustados, pero a la hora de abusar del acelerador se disparan más de lo deseado.

En general todos los apartados mecánicos del Camry gustaron a los distintos probadores. Las críticas más generalizadas estuvieron dirigidas contra la dirección, que es asistida, y que a velocidades elevadas se mostraba muy suave y la caja de cambios, con unos desarrollos finales un poco largos (4ª y 5ª), que impiden sacar una velocidad máxima más elevada y obligan a trabajar con el cambio en carreteras viradas o a la hora de realizar algún adelantamiento. Con respecto al cambio tampoco gustó el selector, que tiene un manejo muy suave, pero impreciso. La



INFORME DE LUBRICACION

EN la prueba de 30.000 kilómetros del Toyota Camry, ha continuado la inestimable colaboración que Shell nos presta.

Una vez realizado el primer cambio de aceite, se sustituyó el que llevaba de origen por Shell Helix 20 W/50.

Una vez utilizado, en cada cambio, se mandó una muestra a los laboratorios centrales de Shell en Francia, que una vez analizados dieron los siguientes resultados:

1º) Estudiando los contenidos de hierro, molibdeno y otros metales en suspensión se llega a la conclusión de que el desgaste en la parte interior del motor es mínimo y se mantiene dentro de unos márgenes muy razonables.

2º) El desgaste de la parte baja del motor también ha sido mínimo. Se aprecian unos índices altos de plomo que provienen del anti-detonante incluido en la gasolina.

3º) La combustión en todo momento fue correcta.

4º) No se han encontrado niveles significativos de contaminantes, lo que quiere decir que las juntas y el sistema de filtración funcionó correctamente.

5º) El lubricante ha mantenido a lo largo de la prueba sus propiedades, tanto su viscosidad como su aditivo y poder detergente.



ELEVADO CONFORT.

El interior del Camry es muy confortable. El asiento del conductor con múltiples reglajes facilita encontrar una buena postura.

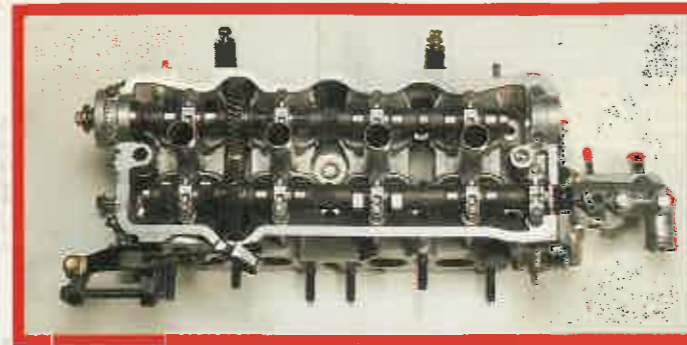
MAGNIFICO ACABADO.

Una de las virtudes del Camry es el magnífico acabado y equipamiento de que hace gala.



CUIDADO AL DETALLE.

La mecánica está muy cuidada. Buena prueba de ello es el excelente diseño de la culata.



BAJO MINIMOS.

Los índices de contaminación se mantuvieron siempre en unos niveles muy bajos. Con esto queda demostrado el buen funcionamiento de su mecánica.



NIVELES RAZONABLES.

El líquido de frenos al final de la prueba se situó en la zona amarilla. Una franja buena pero que anuncia ya un ligero desfallecimiento en su efectividad.



DESGASTE MINIMO.

Una vez desmontado el motor se pudo comprobar que el desgaste en el interior era mínimo, lo que significa que en condiciones normales de uso la vida del motor es larga.

ANALISIS

Al Toyota Camry se le dio el mantenimiento recomendado por la marca y se le realizaron en el kilometraje marcado sus correspondientes cambios de aceite, etc. A los 9.000 kilómetros se le hizo la primera medición con el infalible Correvit con unos resultados satisfactorios. A las buenas prestaciones y recuperaciones obtenidas se unieron unos consumos muy ajustados. A los 16.000 kilómetros se realizó una nueva comprobación y los datos obtenidos fueron muy similares sin que hubiese apenas diferencia en las prestaciones y en los consumos. Y a los 30.000 se desmontó por completo.

Una vez despiezado se pudo comprobar que el desgaste de las piezas del motor había sido mínimo, los pistones, cilindros y demás elementos sometidos a fricción no habían sufrido prácticamente desgaste. Por otro lado la compresión se mantuvo en todo momento en sus valores y homogénea en todos los cilindros. Angel Robledo, nuestro mecánico especialista, afirmó con rotundidad que esto se había debido a que la calidad de los materiales utilizados eran de primera.

En el resto de elementos mecánicos,

excelente habitabilidad y la posición al volante, resultando fácil encontrar una buena postura gracias a los múltiples reglajes del asiento y el volante.

Durante los 30.000 kilómetros de la prueba, el coche no dio ningún problema digno de mención y aguantó el trato a que fue sometido por cada uno de los probadores. Ya desde los primeros kilómetros el motor mostraba una buena predisposición para impulsar al Camry sin problema. A lo largo de la prueba, el consumo medio fue de 9,3 litros, un poco más elevado de lo normal, pero lógico, ya que en este tipo de pruebas con una conducción con una velocidad media un poco más alta que la que realizaría un conductor normal hace que el consumo sea un poco más elevado. El selector del cambio desde el principio se mostró suave pero impreciso y a medida que aumentaba el kilometraje esta imprecisión fue aumentando para al final resultar difícil encontrar la quinta velocidad. Algo que quedó patente fue la magnífica calidad de los materiales utilizados por Toyota; el Camry aguantó perfectamente la prueba. A los 30.000 kilómetros pasó al taller para ponerse en manos de nuestros mecánicos especialistas que lo desmontaron por completo y analizaron cada una de sus piezas.

ta que la que realizaría un conductor normal hace que el consumo sea un poco más elevado. El selector del cambio desde el principio se mostró suave pero impreciso y a medida que aumentaba el kilometraje esta imprecisión fue aumentando para al final resultar difícil encontrar la quinta velocidad. Algo que quedó patente fue la magnífica calidad de los materiales utilizados por Toyota; el Camry aguantó perfectamente la prueba. A los 30.000 kilómetros pasó al taller para ponerse en manos de nuestros mecánicos especialistas que lo desmontaron por completo y analizaron cada una de sus piezas.

OPINION DE LOS PROBADORES

TA como viene siendo habitual en nuestras pruebas de fiabilidad, el Toyota Camry, ha sido conducido a lo largo de los 30.000 kilómetros por distintos conductores, de edades y modos de pilotar totalmente diferentes.

Este cuadro una vez más pretende ser un resumen de los apartados más importantes del coche, en el que se han tenido en cuenta los diferentes puntos de vista de los distintos conductores, que han ido puntuando cada uno de los apartados.

CONFORT	7,5	Encontrar una buena postura al volante es fácil gracias a los reglajes del asiento y el volante. El confort de marcha es elevado.
COMPORTAMIENTO	6,7	El comportamiento en general del Camry es bueno. En agua se puede apreciar un ligero derrape del tren trasero.
MECANICA	7,0	El motor tiene un funcionamiento suave. La caja de cambios tiene unos desarrollos finales largos. La dirección es muy suave a alta velocidad.
INTERIOR	7,8	El acabado, como es habitual en Toyota es muy bueno. El equipamiento está a gran altura. El maletero tiene una gran capacidad de carga.
CONSUMO	6,7	El consumo en general se ha mantenido dentro de unos márgenes razonables en condiciones normales de uso, a alta velocidad se dispara.
FUNCIONALIDAD	7,1	En este apartado el coche está muy bien resuelto. Los mandos están al alcance de la mano y son fáciles de manejar.

**SILEMBLOCKS SUELTOS.**

Uno de los pocos problemas que presentó el Camry fue que los silemblocks del puente delantero se soltaron. El comportamiento del coche en general es bueno.



tampoco se detectó ningún desgaste excesivo. La única pega que presentó el coche al final de la prueba, fue que unos silemblocks que van pegados en el puente delantero, para sujetar el motor y evitar que pueda balancear, se habían despegado. El disco de embrague estaba prácticamente nuevo, tan sólo había perdido un milímetro con respecto a su grosor inicial, lo que quiere decir que en condiciones normales de uso tiene una vida muy larga, de más de cien mil kilómetros. En el sistema de frenos, las pastillas delanteras estaban al límite de su uso, mientras que los discos que son autoventilados tan sólo perdieron unas décimas. Las ruedas traseras equipan tambores y aquí prácticamente el desgaste fue nulo. Hay que señalar que el sistema de frenos no tiene avisador de desgaste de pastillas en el salpicadero y por lo tanto hay que estar muy atento para evitar que se puedan estropear los discos.

El Camry estaba equipado con unos

neumáticos Bridgestone, en medida 185/70 SR 14. Los delanteros estaban totalmente desgastados, por lo tanto se puede considerar que tuvieron una duración razonable ya que es el kilometraje que suelen aguantar hoy en día los neumáticos, y más teniendo en cuenta que estas pruebas se hacen a un ritmo más alto de lo habitual. También influyó un desajuste en la convergencia de las ruedas, que propició un mayor desgaste en la parte interior. Los traseros por su parte estaban a medio uso y por lo tanto eran utilizables durante algunos kilómetros más. Otra cosa que destacó Angel Robledo es la facilidad que tiene para montar y desmontar los distintos elementos mecánicos y la complejidad del sistema eléctrico.

CONCLUSION

Una vez analizados todos los puntos esenciales del Toyota Camry tras la prue-

ba de 30.000 kilómetros se pueden sacar unas conclusiones muy claras. Se trata de un magnífico coche familiar, con un acabado impecable, una gran habitabilidad y un equipamiento de primera. Su virtud más importante es la excelente calidad de los materiales utilizados que le aseguran una gran fiabilidad y por lo tanto una larga vida. Buena prueba de ello es el mínimo desgaste de su motor. El usuario no tiene nada más que limitarse a realizarle el mantenimiento más elemental y hacer los cambios de aceite cuando recomienda el fabricante. El único pero, hay que buscárselo a los escasos puntos de asistencia de la marca en España y al precio de los repuestos, aunque sobre esto último hay que decir que están en la línea de cualquier vehículo europeo no fabricado en España. ○

Manuel Madrid

Fotos: Equipo de fotografía

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Cuatro cilindros en línea situado delante transversalmente. Bloque de fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro por carrera: 86 x 86 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 128 CV (94 kw) a 6.000 r.p.m. Par máximo: 18,2 mkg (179 Nm) a 4.400 r.p.m. Alimentación: Inyección electrónica Bosch L-Jetronic. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 r.p.m.: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 r.p.m.: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 r.p.m.: 28,1 km/h. En 5ª a 1.000 r.p.m.: 35,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Número de vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro entre paredes: 10,6 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos autoventilados. Traseros: Tambores. Sistema antibloqueo: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos elásticos, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra de torsión.

RUEDAS: Neumáticos: 185/70 SR 14. Llantas: De aleación de 5,5 x 14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.170 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

CONSUMO

Datos en litros/100 km.	9.000 km	16.000 km
CIUDAD		
A 29,7 km/h de promedio.....	8,9	9,1
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,3
En conducción rápida	11,6	11,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,8	8,6
A 140 km/h de cruceo	9,7	9,9
A 180 km/h de cruceo	14,0	14,3
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,9	8,1
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos.....	709	690

PRESTACIONES

	9.000 km	16.000 km
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h.....	187,4	191
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.).....	18,5	18,1
1.000 m. salida parada (seg.).....	33,8	33,1
0-100 km/h (seg.)	12,8	10,9
Metros recorridos.....	224	190
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	19,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,0	21,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,7	35,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,6	40,1
De 80 a 120 km/h en IV	12,5	12,3
Metros recorridos	350	344
De 80 a 120 km/h en V	16,6	17,0
Metros recorridos.....	464	475

LA INVASION LLEGA A ESPAÑA

COMPRAR JAPONES

Hace tan sólo unos años, era muy raro ver coches japoneses por nuestras carreteras. Ahora ya forman parte del paisaje habitual, pero el público en general se muestra escéptico ante tan abrumadora oferta de nuevos modelos. Motor 16 ha realizado un sondeo entre las todavía modestas redes de asistencia técnica de las marcas niponas implantadas en nuestro país.



NO es ningún secreto que los automóviles japoneses están aportando un aire fresco a la oferta europea. Su llegada ha sido un revulsivo para los fabricantes del viejo continente que se habían quedado estancados en unas estructuras muy convencionales.

En términos generales, el éxito de los vehículos japoneses se puede achacar a varios factores entre los cuales, hay que destacar la gran imaginación y fantasía que derrochan los fabricantes en sus vehículos. Si a esto añadimos otros ingredientes tales como la tecnología, la calidad de acabado y el equipamiento, todo ello a buen precio, la mezcla resulta totalmente detonante.

Ahora bien en nuestro país la situación

es distinta, puesto que la limitación impuesta a la entrada de estos vehículos condiciona muchísimo su comercialización tanto por el precio, como por el servicio postventa.

Durante los 30.000 kilómetros del Toyota Camry, el equipo de pruebas de Motor 16 ha realizado un pequeño sondeo por toda la geografía española para investigar cómo funciona el servicio de asistencia de las distintas marcas japonesas establecidas en España.

El resultado del sondeo es tajante y en el cuadro anexo, se puede verificar el resultado marca por marca, pero en términos generales las redes de asistencia son todavía muy pequeñas. Hay excepciones, claro está, como es el caso de las marcas que están implantadas industrialmente en

España y que cuentan con una red ya instalada con una buena cobertura a lo largo de todo el país. Este es el caso de Nissan y Suzuki. A estos se puede unir la red Opel que comercializa los Isuzu, pero tanto en esta última como en las dos anteriores, hay muchos concesionarios que sólo están interesados en vender el coche, pero que después no cuentan con recambios o una infraestructura suficiente para realizar las labores de reparación y mantenimiento. De los que están montando redes nuevas, destaca Toyota con 96 puntos en toda España.

El sistema para realizar el sondeo fue escoger tres concesiones de cada marca, una en Madrid o en Barcelona, y las otras dos en provincias repartidas por toda España alcañoriamente. En todas ellas se pe-



	DATOS IMPORTADOR	RECAMBIOS	PRECIOS	VALORACION FINAL
DAIHATSU	Importador: Daihatsu Española S.A. Garantía: Un año o 20.000 kilómetros. Red de postventa: 30 puntos. Modelos que se importan: Feroza y Rocky. Cupo de ventas en el 90: 525 unidades.	En Madrid disponían de las tres piezas pedidas. En el servicio oficial Daihatsu de Valencia no disponían de ninguna pieza y tardarían dos o tres días en tenerlo si se encontraba en stock en Madrid.	Daihatsu Rocky Piloto trasero: 12.767 ptas. Pastillas de freno: 12.962 ptas. Cable de acelerador: 4.750 ptas.	En Madrid sólo hay un servicio oficial de Daihatsu y tienen que pedir las piezas a la central importadora que está ubicada en la misma capital. En la central importadora disponían de todas las piezas pedidas, por lo tanto la reparación se podría efectuar rápidamente. En las demás provincias no disponen de repuestos y tienen que pedirlos a la central importadora en Madrid. Las piezas tardan en llegar aproximadamente uno o dos días si se encuentran en stock en la central. De ser así, las reparaciones no se deben demorar mucho tiempo. Servicio razonable.
HONDA	Importador: Honda Automóviles España S.A. Garantía: Dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 15 puntos. Modelos que se importan: Civic, CRX, Accord y Prelude. Cupo de ventas en el 90: 725 unidades.	Tanto en Madrid como en Sevilla no disponían de las piezas que les pedíamos y tardarían unos días en tenerlas.	No nos facilitaron precios.	En el concesionario oficial de Honda en Madrid, lo primero que nos pidieron fue el número del bastidor del coche. Al no conocerlo, nos dijeron que no podían facilitarnos el precio de las piezas porque según el año de fabricación podía variar. Fuera de la capital ocurrió lo mismo, en cualquier caso en ninguno de los dos sitios disponían de las piezas, que tardarían unos días en llegar a los concesionarios. El servicio, por lo tanto no es tan bueno como cabría esperar, aunque en compensación poseen un servicio de ayuda en carretera que está disponible las 24 horas.
ISUZU	Importador: General Motors España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 543 puntos. Modelo que se importa: Trooper. Cupo de ventas en el 90: 675 unidades.	En Madrid disponen del piloto trasero y de las pastillas de freno, pero no tienen el cable del acelerador. En Gijón no tienen las piezas y tardarían uno o dos días en estar disponibles.	Isuzu Trooper Piloto trasero: 10.748 ptas. Pastillas de freno: 2.613 ptas. Cable de acelerador: No conocen el precio.	En los concesionarios Opel de Madrid nos remiten a Auto Prisión (Alcorcón), ya que no disponen de piezas para el Isuzu. En Alcorcón poseen todas las piezas menos el cable del acelerador del que desconocen hasta el precio. En los concesionarios de General Motors de las provincias no tienen ninguna pieza para Isuzu y tardarían uno o dos días en conseguirlas. En conclusión, hay que decir que es la marca japonesa que dispone de más puntos de asistencia (los mismos que Opel) y en caso de algún problema, nos resultará más fácil solucionarlo.
MAZDA	Importador: Tecnitrade S.A. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 21 puntos. Modelos que se importan: 323, MX-5, 626, RX-7 y 929. Cupo de ventas en el 90: 680 unidades.	En Madrid poseen todas las piezas y, en caso de no tenerlas, tardarían dos o tres días. En Elche no tenían el cable del acelerador y tardarían tres o cuatro días en traerlo desde Madrid.	Mazda 626 Piloto trasero: 29.066 ptas. Pastillas de freno: 12.339 ptas. Cable acelerador: 3.500 ptas.	En los concesionarios de Mazda nos piden el número del bastidor, ya que pueden variar las piezas según el año y lugar de fabricación. Fuera de la capital donde nos informan muy bien de la disponibilidad y los precios de las piezas. En teoría, la reparación de un Mazda no debería tardar más de diez días en cualquiera de los puntos de asistencia y poseen, además, tres años de garantía. También hay que añadir el servicio gratuito de urgencia 24 horas Mazda Assistance, en colaboración con Europe Assistance.
MITSUBISHI	Importador: ICA S.A. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros y seis de anticorrosión. Red de postventa: 17 puntos. Modelos que se importan: Galant y Montero. Cupo de ventas en el 90: 950 unidades.	En Madrid poseen todas las piezas pedidas menos el piloto trasero que lo tendrían en un día. En Córdoba tenían todas las piezas menos el cable del acelerador que llegaba desde Madrid en dos días.	Mitsubishi Montero 2.5 TD Piloto trasero: 8.548 ptas. Pastillas de freno: 8.887 ptas. Cable acelerador: 4.230 ptas.	En todos los servicios oficiales de Mitsubishi nos pidieron el número del bastidor, ya que hay dos tipos de modelos según el año de fabricación. Disponían de todas las piezas y las que no tenían tardaban muy poco en estar disponibles. De esta forma, el servicio prestado sería muy bueno. Además, Mitsubishi posee la mejor garantía dentro del mercado español, con tres años en piezas y mano de obra sin límite de kilómetros y seis años de garantía anticorrosión. Tan sólo le falta una mayor implantación en nuestro país, ya que 17 puntos de asistencia son muy pocos.
NISSAN	Importador: Nissan Motor Ibérica S.A. Garantía: Tres años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 640 puntos. Modelos: Sunny, 200-SX, 300 ZX, Prairie, Terrano, Kingcab y Maxima. Cupo de ventas en el 90: 2.800 unidades.	En Madrid no disponen de las piezas pedidas, el pedido tarda de dos a tres días. En Sevilla no están disponibles y tardan unos días en traerlas. En León no las tienen y el pedido tardará unos días.	Sunny Gti 16 V Piloto trasero: 8.300 ptas. (sólo el plástico). Pastillas de frenos: 8.800 ptas. (de lanternas). Cable de acelerador: 2.000 ptas.	En Madrid no hubo ningún problema en conseguir información relativa al precio de las piezas pedidas y disponibilidad de las mismas. El pedido se hace a Barcelona y la demora que dan es de dos o tres días si las piezas están en stock. En provincias la demora es de unos días y no facilitan el precio si no se especifica el número de chasis.
SUBARU	Importador: Nipmotor S.A. Garantía: Un año o 20.000 kilómetros. Red de postventa: 30 puntos. Modelos que se importan: Justy, Coupe, Sedan, XT y Legacy. Cupo de ventas en el 90: 400 unidades.	En Madrid disponen de dos de las piezas solicitadas, la tercera tiene una demora de una o dos semanas. En Bilbao y Sevilla no disponen de ninguna de las piezas pedidas.	Sedan 1.8 GL Piloto trasero: 25.412 ptas. (completo). Pastillas de frenos: 18.700 ptas.	Un concesionario de Madrid disponía del piloto trasero y de las pastillas de frenos pero carecía del cable del acelerador. Al preguntar por el precio del cable del acelerador la respuesta fue que no lo sabían porque no lo tenían. En provincias algunos concesionarios no facilitan ninguna información si no les proporcionamos el número de chasis. Los concesionarios consultados no disponen de ninguna de las tres piezas y desconocen los precios, para cualquier información nos aconsejan llamar a Madrid.
SUZUKI	Importador: Suzuki Santana, S.A. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 351 puntos. Modelos que se importan: Swift. Cupo de ventas en el 90: 1.700 unidades.	Hay disponibilidad de dos de las piezas pedidas en Madrid, la tercera se puede conseguir para el día siguiente.	Swift GTi Piloto trasero: 7.500 ptas. más IVA. Pastillas de frenos: 20.000 ptas. las cuatro. Cable de acelerador: 1.323 ptas.	En Madrid el concesionario consultado disponía de todas las piezas solicitadas menos del cable del acelerador, que se podía conseguir para el día siguiente. Tampoco hubo ningún problema con la información de los precios. En provincias no había disponibilidad de ninguna de las tres piezas y daban una demora de un par de días para traer las piezas.
TOYOTA	Importador: Nipauto S.A. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 96 puntos. Modelos que se importan: Corolla, MR/2, Camry, Celica y Supra. Cupo de ventas en el 90: 1.100 unidades.	En Madrid disponen de las pastillas de frenos y en Sevilla de éstas y del piloto trasero, el cable del acelerador tardaría unos días porque hay que pedirlo a Madrid.	Camry No hubo forma de conseguir los precios sin dar el número de chasis y el del modelo.	No dan ninguna información ni de disponibilidad ni de precios, si no se facilita el número de chasis y de modelo. Solicitamos información en Madrid sobre un Celica, del que disponíamos de los números de chasis y modelo, pero al ser un modelo moderno no disponían de las piezas ni sabían el precio por carecer de las micro-fichas. Nos dieron un plazo de una semana para hacer el pedido y unos días para informarnos de los precios hasta hacer la consulta al importador.



FIEBRE TODO TERRENO.

La oferta japonesa de todo terreno resulta abrumadora.

dían tres piezas que podemos llamar de uso común, tal y como es un juego de pastillas de freno, un cable del acelerador y un piloto posterior. Los resultados del sondeo son variados, tal y como se puede apreciar en el recuadro adjunto, pero en general, los servicios de recambios funcionan relativamente bien. Tanto en Madrid como en Barcelona, estos recambios se encontraban, en su gran mayoría en los almacenes centrales, mientras que fuera de estas dos plazas, era necesario esperar

FANTASIA A RAUDALES.

Los modelos japoneses derrochan fantasía, tanto en sus líneas como en sus soluciones técnicas. Además son productos de calidad y a un precio muy competitivo.



por lo menos un par de días, ya que no estaba disponibles y había que pedirlos al almacén central. Esto implica que en un desplazamiento por carretera, una avería tonta puede tener el coche paralizado un par de días hasta que llegan las piezas, siempre y cuando esto no ocurra un viernes por la tarde, lo cual puede ser algo más grave. Destaca el hecho que tanto Honda como Mazda disponen de servicios de urgencia de 24 horas gratuitos, que permiten que este posible retraso se reduzca sustancialmente.

También es conveniente echar un vistazo a la cuestión de las garantías, puesto que entre los coches japoneses es habitual encontrar tres años de garantía en piezas y mano de obra, como es el caso de Mitsubishi o Mazda.

Como se ve la situación fuera de los centros de distribución de recambios, es un poco precaria, aunque en su descargo hay que decir que algo semejante ocurre con muchos modelos europeos que se salen fuera de lo común.

En cuanto a las instalaciones y calidad de atención, hay de todo, pero en general están a buen nivel, aunque también en este apartado hay grandes diferencias entre Madrid y Barcelona y el resto de las provincias.

Por lo que se refiere a los precios de los recambios solicitados, suelen ser más caros que los de los modelos nacionales equivalentes, pero más o menos al mismo nivel que los de otros importados de origen europeo.

Lógicamente esta situación de la asistencia postventa de los coches japoneses, está provocada por la limitación que impone la administración. Al haber pocos coches que vender, los importadores no pueden exigir mucho a sus concesionarios, que a la vez, tampoco pueden ser muchos, puesto que de lo contrario apenas tocarían a unas migajas de la tarta que tienen que repartirse.

Equipo pruebas Motor 16
Fotos: José Robledo

IX COPA DEL REY - TROFEO AGUA BRAVA

VICTORIA ESPAÑOLA

J.L. de la Viña

Enviado especial

POR fin, después de cuatro años consecutivos de dominio extranjero, un barco español ha ganado la Copa del Rey-Trofeo Agua Brava. Ha sido el Lone, reciente vencedor en el Campeonato del Mundo de Tres Cuartos de Tonelada, que de esta manera culmina una campaña realmente brillante, sin duda la mejor de la historia de la vela de crucero española.

Esta novena edición de la Copa del Rey ha resultado especialmente competitiva, con una centena larga de barcos en la línea de salida, agrupados en las clases regata y crucero, que se desplazaron de una docena de países, con fuerte presencia de las flotas italiana y alemana.

La Clase I ha sido la que más y mejores unidades ha reunido en esta ocasión, de tal manera que han sido seis los barcos de esta división que se han clasificado entre los diez primeros.

Tres triángulos olímpicos de 24 millas, una regata de altura de 65 y como final una espectacular prueba costera de 15 millas por la Bahía de Palma se disputaron con vientos más bien ligeros.

La pugna por el primer puesto se centró desde el principio entre el 45 pies italiano Laronge Shopcard que se adjudicó el primer triángulo y obtuvo el quinto puesto en el siguiente y el Tres Cuartos español Lone que comenzó con un sexto, para adjudicarse el segundo triángulo y la regata larga.

El tercer triángulo se disputó con algo ▶





BRIBON.
S.M. el Rey y su tripulación no pudieron repetir el tercer puesto del pasado año. Abajo el Maxi Venice Passage de Raúl Gardini no pudo en su duelo personal con el Longobarda.



TRAVES CON VIENTO.
Feroz lucha entre los 45 pies Diva, alemán, y Juno IV, inglés.



AZUR DE PUIG.
Este Tres Cuartos de Tonelada español terminó séptimo en su clase.



más de viento, lo que favorecía a los barcos grandes y permitió la victoria del maxi Longobarda, mientras que Larouge se metía en el tercer lugar y adelantaba en la general al Lone, que solamente pudo terminar en el puesto 16, y a pesar de ello primero en su clase.

De esta manera el primer puesto se dilucidó en la regata costera, que puntuaba la mitad que los triángulos, y si el Lone conseguía meter tres barcos entre él y el Larouge, recuperaría el primer puesto. La emoción estaba asegurada.

Larouge realizó una magnífica regata superando a la veintena de Clases I, pero esto no fue suficiente: el viento subía a medida que avanzaba la flota y esto favorecía a los mas pequeños. Lone, a pesar de ser el segundo Tres Cuartos durante la primera mitad del recorrido, luego pudo superar a Alborán Seguros e imponerse en la prueba. Alborán fue el segundo, seguido por el Bribón de Su Majestad el Rey. Cuarto fue el Una Tonelada Español, Vento, y por fin Larouge en el puesto quinto; de esta manera Lone se impuso

«in extremis» por menos de un punto sobre el barco italiano, a 18 puntos quedó el 45 pies alemán Rubin XI, que superó por una sola décima al Vento. Entre el puesto tercero y el sexto había menos de cinco puntos, lo que da una idea de lo competitiva que ha estado este año la regata.

El Rey Don Juan Carlos y su Bribón terminaron en el puesto 15, con un tercero como mejor parcial. El Príncipe Felipe, patroneando el Aifos consiguió el puesto 14, por delante del Rey, y la Infanta Cristina, a bordo del Playa de Aro fue 40. ○

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.
- Alfa 33 1.5 T.I., año 86.
- Audi 200 Quattro, 52.000 km.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325 I, año 88.
- BMW 318 IS, aire acondicionado, año 90.
- BMW 535 I, todos extras, año 89.
- BX 1.9 TRD, aire acondicionado.
- Escort 1.4 CL, año 87.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX, 63.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Mercedes 300 E, año 86, full.
- Mercedes 190 E, 58.000 km.
- Mercedes 300 E, 24V, año 90.
- M-3, año 88, 22.000 km.
- Orion 1.6 I, año 88.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Polo Classic, año 88.
- Porsche 944 Turbo, 32.000 km.
- Porsche 944 S 2, año 88.
- Renault 25 V6 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- Volkswagen Passat 1.8, 48.000 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

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

Motor Retiro

Nuevo Golf GTI G60:
Lo último en GTI.

Se vende

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

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

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

GAB

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

¡Oferta! Nuevo lanzamiento kits
aerodinámicos Renault Clio por
sólo 115.000 ptas. Disponemos
de un catálogo a color por 750
ptas., más franqueo.

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

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 acelere
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

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 Valdecasas, 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 53 43

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

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

EN COSLADA

SINTA, S. A.

Marcóni, 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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

ANUNCIENSE EN

MOTOR 16 MADRID

Teléfono: (91)
268 00 69

Vendo YAMAHA SR 250

Gris, perfecto estado,
regalo casco y pitón.
Matrícula: M-8805-IY.
Precio: 270.000 ptas.

Tel.: 461 38 12.
Preguntar por Eduardo.

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.

BMW 318 I, 8 aur, Cabrio 10/87, 54.000 km, con libro revisiones, suspensión M-Technic, volante M-Technic, asientos deportivos, espejos eléctricos, azul metalizado, 2.600.000. Tel.: (925) 41 00 77.

KARTS infantiles y de competición. Tel.: (93) 692 18 24.

BMW M 635 GSI 286 CV, impecable, full equip., negro ceniza, admito coche inferior, 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11 horas oficina.

PARTICULAR vendo BMW 320 I, 4 puertas, año 89, a matricular, 2.500.000 ptas. Tel.: 352 24 44, Fernando.

VOLKSWAGEN escarabajo, descapotable, último modelo, perfecto. Tel.: 255 86 21/22.

PORSCHE 911 SC 3.0, 1978, 80.000 km, precio increíble. Tel.: 255 86 21/22.

MERCEDES 230 TE, familiar, 1984, super-

cuidado, 100.000 km, garantizado, 1.700.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22

RENAULT 5 GT Turbo 115 CV, 750.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.

LANCIA Thema Turbo 185 CV, totalmente nuevo.

OPEL Corsa 1200, 5 puertas, sólo 13.000 km. Tel.: 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN escarabajo, todos modelos, perfecto estado, varios precios. Tel.: 255 86 21/22.

MG Metro 1300, negro, precioso, garantizado. Tel.: 255 86 21/22.

OPEL Ascona 1800, 4 puertas, único propietario, 12 meses garantía. Tel.: 255 86 21/22.

OPEL Kadett 1600 SA, negro, recién revisado, buen precio. Tel.: 255 86 21/22.

IBIZA 1.2, año 85, 53.000 km. Tel.: 549 57 88.

PORSCHE 924 S. M KG, 66.000 km, llantas. Tel.: 549 64 71.

RENAULT 11 Diesel, año 88. Tel.: 549 57 88.

PORSCHE 944, año 86, cuero, aire acondicionado, 58.000 km. Tel.: 549 64 71.

ALFA GTV 2.0, año 82, 79.000 km, muy cuidado. Tel.: 549 64 71.

AUDI 200 Quattro, 68.000 km, todos extras. Tel.: 549 57 88.

BMW 628 CSI, año 82, cuero, aire acondicionado, 1.200.000 ptas. Tel.: 549 57 88.

PARTICULAR vende BMW 324 D, 87, aire acondicionado, burdeos, impecable. Tel.: (96) 267 21 18.

695.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

RENAULT Alpine V6, Turbo, negro, aire acondicionado, cuero, radiocassette, import., doc. para matricular, defin. en mano. Tel.: (972) 50 01 54. Señor Martí.

DIPLOM vende Toyota Corolla Hachtbach 1.300, año 86, perfecto estado, buen precio. Tel.: (93) 217 37 00. Laborables de 9 a 13 horas.

VENDO Audi Coupé Quattro, año 83, con golpe, motor con 37.000 km. Tel.: (988) 72 86 55 (llamar de 21 a 24 horas).

KARTS infantiles y de competición. Tel.: (93) 692 18 20.

OPEL Corsa 1.2 GL, cinco puertas, M-JH, sólo 13.000 km, impecable. 780.000 ptas. Facilidades. Por ejemplo: sin entrada y 22.900 ptas. x 36 meses. Tel.: 255 86 21.

FERRARI 328 GTS, 20.000 km, año 87. Interesados: teléfono 65 20 05.

RENAULT 11 TXE, año 86, garantía 12 meses, 845.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

OPEL Corsa GT, año 86, garantía 12 meses,

F. Tomé

Concesionario



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

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

BMW M-3, año 88, 22.000 km, full. Tel.: 549 57 88.

MALAGA 1.5 GLX, año 85, 550.000 ptas., facilidades. Tel.: 549 64 71.

AUTOMATICO Mercedes 300 E, cuero, aire, llantas. Tel.: 549 64 71.

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 MANANA

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.

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

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**

VOLKSWAGEN Golf GTI 16 V, año 87, impecable, garantía 18 meses, 1.595.000 pesetas. Teléfono: (91) 747 82 00, Sr. San Antonio.

SEAT Málaga 1.2, año 89, seminuevo, garantía 18 meses, 1.199.000 pesetas!!! Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

PARTICULAR: Range Rover Turbo Diesel, tres años, excelente estado, contado, 13.000 km. Tel.: (951) 33 22 60.

BMW 325i, equipamiento y chasis deportivo «M» original BMW, metalizado, te-

cho corredizo, llantas BBS/P7, radiocassette Grundig extraíble, 52.000 km, preciosos, insuperable. 2.800.000 ptas. Tel.: 358 02 44.

VENDO 300E 4-Matic, V-0808-CK, rojo lentejuela, 50.000 km, climatizado, Airbag Velleur, ABS, etc. Tel.: 372 91 11. Señor Martín.

RENAULT 5 GT Turbo, alarma, radio, perfecto estado. 900.000 ptas. Tel.: 260 32 54. M-HC.

PARTICULAR. Vendo Mercedes 190 2.3, Full Equip, tres años, 80.000 km. Tel.: 415 80 40.

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7i 16V, año 90 1.800.000 ptas.
R-21 GTS, año 87 1.050.000 ptas.
Corsa 1.3, año 87 675.000 ptas.
Austin Montego My Fair 2.0 I., año 86 975.000 ptas.
Kadett 1.5 GL, año 88 960.000 ptas.
Fiesta XR 2, año 86 750.000 ptas.
R-11 TXE, año 86 A/A 825.000 ptas.

Carreñal Silcoo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

¡ANUNCIENSE
HOY!

Enviar a

Motor 16

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41
Madrid-28037

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 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:

Valderribas Motor, S.A.

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

TODOS LOS MODELOS



PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS TALLERES-RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

ALFA Romeo 33, único dueño, mantenido talleres oficiales, perfecto. 750.000 ptas. M-GX, 50.000 km. CAN, S. A. Azcona, 62. Tels.: 255 86 21/22 y 256 17 17.
BMW 320i, dos puertas, llantas, techo eléctrico. 1.500.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.
CAN, S. A. Automóviles nuevos y usados procedentes de cambio. Automóviles de importación. Tels.: 255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.
BMW CSI, elevalunas y extras completo,

blanco, todos los extras, 29.000 km, perfecto estado. Victor. Tel.: 458 63 60.
RENAULT 5 GT Turbo, llantas preciosas. 750.000 ptas. Facilidades. Incluso sin entrada. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.
COMPRO todo terreno menos de dos años. Tel.: (947) 50 38 56.
PARTICULAR vende Rover 2.400 SD Turbo, año 83, aire, extras. 850.000 ptas. Tel.: 619 33 47.
BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de toda clase de vehículos

(Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.
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.
MERCEDES 300 D 88 CV, año 1982, color marrón, aire acondicionado, techo corredizo. 1.275.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
¡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.
GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limita-

da, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 79 84 95.
AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 por 100 comisión.
SEAT Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán metalizado, regalo transferencia. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
RENAULT 11 Turbo vende particular, noviembre 85, M-GS, 70.000 km, radio, alarma, buen estado. 800.000 ptas. Tel.: (91)

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 consútenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	32.000	675.000	Peugeot 309 GR	89	9.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	87	47.000	725.000	Peugeot 309 GLD	89	15.000	1.050.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	88	33.000	1.230.000	Peugeot 405 GL	89	17.000	1.475.000
Fiat Uno 70 SL	87	50.000	725.000	Peugeot 405 MI 16V, A.A. cuero	88	26.000	2.350.000
Fiat Uno Turbo IE Antiskid	88	20.000	1.325.000	Citroën AX 14 T2S	89	21.000	790.000
Lancia Y 10 Fire	88	27.000	725.000	Citroën AX Stilo	89	17.000	725.000
Lancia Prisma Symbol I.E. An.A.	88	28.000	1.250.000	Citroën AX GT	88	30.000	975.000
Lancia Thema I.E. Turbo A.A.	87	45.000	1.950.000	Citroën BX 16 TRS, Athena A.A.	89	19.000	1.380.000
Renault Supercinco GT Turbo 120 CV	88	25.000	1.175.000	Citroën BX GTI A.A.	87	40.000	1.380.000
Renault Supercinco GTI 5 p.	89	10.000	875.000	Citroën C 15 Club RE	89	10.000	920.000
Renault Supercinco Baccara A.A.	88	32.000	1.100.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	27.000	795.000
Renault 9 Broadway	88	15.000	790.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia, 5 p.	88	19.000	1.050.000
Renault 11 GTX	88	33.000	825.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	30.000	725.000
Renault 11 TXE	88	19.000	975.000	Ford Escort 1.4	87	28.000	925.000
Renault 19 TSe	89	17.000	1.265.000	Ford Escort 1.6 Ghia	86	43.000	875.000
Renault 21 GTd	87	43.000	1.250.000	Ford Escort 1.6 Ghia I.	89	19.000	1.250.000
Renault 21 Nevada GTS A.A. 7 p.	87	45.000	1.425.000	Ford Escort 1.6 Ghia Diesel	88	23.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 TR	87	39.000	675.000	Ford Escort Van Diesel 1.8 Comb.	89	10.000	925.000
Opel Corsa 1.3 GT Llantas	88	35.000	875.000	Ford Escort XR3 I Cabriolet	89	17.000	1.925.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	43.000	1.050.000	Ford Orion 1.8 Diesel	89	23.000	1.275.000
Opel Kadett 1.8 GT I.	88	20.000	1.375.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	32.000	1.100.000
Opel Kadett GSi	88	42.000	1.100.000	Ford Sierra 2.0 I	88	37.000	1.490.000
Opel Kadett GSi A.A.	88	39.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0	89	26.000	1.425.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	25.000	1.525.000
Opel Omega 2.0 I CD A.A.	88	37.000	1.950.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	25.000	1.225.000
Peugeot 205 GTX	88	29.000	990.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	88	19.000	1.150.000
Peugeot 205 SRD A.A. Dr. Asstida	90	11.000	1.390.000	Audi 90 20 V. A.A. ABS	89	30.000	3.250.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	19.000	1.050.000	Golf Turbo Diesel A.A.	87	47.000	1.525.000
Peugeot 205 Open Diesel A.A. Dr. A.	87	35.000	1.100.000	V. Passat 1.8 GL A.A.	86	56.000	1.050.000
Peugeot 205 XL	89	21.000	790.000	Toyota Land Cruiser A.A.	88	32.000	2.625.000

DELTA MICK
 LLANTAS DE ALEACION disponibles en 13, 14 y 15 pulgadas
 DELTA MICKS SPAIN, S.L.
 MONTSERRAT, 178. 08201-SABADELL-SPAIN
 TEL. 93-727 50 86. 93-727 40 82. 93-725 47 02. FAX 93-727 50 00

38.000 km, modelo 86, en estado nuevo, precio a convenir. Tel.: (972) 65 25 74.
GOLF GLI Cabriolet, blanco, año 88, 17.000 km (seminuevo), muchos extras. 1.850.000 ptas. Julio. Teléfono: 259 46 91.
BMW 325i Cabrio,

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



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

OPEL Ascona 1.8 Inyección, cuatro puertas, supercuidado. 850.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.
CAMBIO o vendo Senator CD, año 85, impecable. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

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 alu-

minio. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
TALBOT Solara GL, año 1982, color rojo, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, cuatro cinturones de seguridad, regalo radiocassette. 375.000 ptas. Tel.: 468 55 80.
LANCIA Thema Turbo IE, impecable, aire, terasados: tel. (965) 65 20 05.

DITECNICA IMPORTADORES JEEP CHEROKEE



GARANTIA SERVICIO POSTVENTA

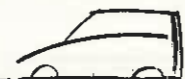
ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

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 Jaramá. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 6581 360

¡Qué idea!



LANCIA Y-10

Vagma, s. a.

Desde 1.035.650 pts.

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
FIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
FIRE LXI.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTI.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

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

Gusta a la Gente que Gusta

**VENDO
FERRARI 328
GTB
rojo
Teléfono:
(96) 365 36 61**

**ANUNCIESE
EN
MOTOR 16
LEVANTE
Teléfono:
(96) 392 40 05**

PARTICULAR vende BMW 324 D, 87, aire acondicionado, burdeos, impecable. Tel.: (96) 267 21 18.
PARTICULAR: Alfard cinco puertas, rojo, mayo 83, siempre en garaje. 500.000 ptas. Teléfono: (93) 210 70 31 (noches).

¿QUIEN DA LA VEZ?

EN el cruce entre las carreteras de Boadilla a Brunete y de Boadilla a Majadahonda se produce un hecho curioso pero que enerva a todos los conductores que por allí transitan: cuatro señales de stop flanquean las cuatro direcciones.

Uno no es que sepa mucho del código de la circulación pero de algo se acuerda. Y cuando hay este tipo de señales «me parece» que hay que ceder el paso a los vehículos de la derecha. Pero cuando en las cuatro direcciones hay cuatro señales de esas de «parada obligatoria»: ¿qué hay que hacer? ¿quién pasa primero? ¿quién da la vez?

Pues nada, como en el salvaje oeste, el más rápido o el más «cucu» será el que primero pase.

Como se podrán imaginar, los atascos estúpidos que se producen en este cruce por culpa de tan nefasta señalización son gigantescos, al igual que los incontables cristallitos esparcidos por el suelo, producto de los innumerables accidentes y «toques» de toda índole que aquí tienen lugar.

Y por si fuera poco, las fuerzas que deben velar por la seguridad



en las carreteras a veces se colocan a unos metros del cruce para contemplar esos atascos «tan entremecedores».

Una verdadera gozada, el ir a disfrutar de un fin de semana a la sierra madrileña.

Juan José García Madrid

AUTOBLOCANTE

María que me explicasen qué para qué sirve un autoblocante. La segunda pregunta concierne a los neumáticos Continental de 175 de un Opel Kadett 1.4 del que soy propietario. Su estabilidad es buena, pero «chillan» mucho en curvas. ¿A qué se puede deber?

Ismael Soriano Pazos Verín (Orense)

R.- El diferencial autoblocante es un mecanismo que hace que en determinadas circunstancias, una de las ruedas motrices gire con una velocidad distinta a la otra. Así, si una rueda pierde adherencia, el autoblocante desplaza la potencia sobrante hacia la rueda más apoyada y con mayor tracción, evitando el derrapaje.

El que los neumáticos de su coche «canten» en las curvas puede deberse a una presión insuficiente. Si el uso que hace de su automóvil es deportivo puede sustituir sus gomas por unas más blandas, ya que las Continental se caracterizan por su duración y confort de marcha más que por sus aptitudes velocistas.

ACERTAR SE LLAMA **YUGO CARS**

LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



YUGO FLORIDA 1.4 (1.372 c.c. 70 CV) 1.170.000

MECANICA LICENCIA FIAT

YUGO 45	(903 c.c. 45 CV)	739.400
YUGO 55	(1.116 c.c. 55 CV)	776.000
YUGO 65	(1.299 c.c. 65 CV)	927.400

(Precio oferta con IVA y descuento incluidos)

ALABA: C/ REYES CATOLICOS, 30. VITORIA • ALBACETE: CTRA. DE MADRID, 14-16 • ALICANTE: CTRA. DE LOS DOLORES, KM. 1. EL CHE, AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14. ALICANTE • ALMERIA: CTRA. FARO SABINAL, 8. ROQUETAS DE MAR. CTRA. GRANADA, 27. TRAM. 42. ALMERIA • ASTURIAS: C/ ALONSO DE OJEDA, 9. GIJÓN. C/ CANGA DE ARGÜELLES, 22-24. GIJÓN • AVILA: AVDA. 18 DE JULIO, 30 • BADAJOZ: C/ HERMAN CORTES, 183. VILLANUEVA DE LA SERENA • BALEARES: C/ GREMO TINTOREROS, 36. POL. SON CASTELLO. PALMA DE MALLORCA • BARCELONA: C/ MARINA, 257 (BAJOS). CTRA. DE VICH, 146. MANRESA, AVDA. PUIG Y CADARVAL, 294-296. MATARO. C/ MANUEL DE PALLA, 1, 3 Y 5. VILADECANS. PIZARRO, 30. SABADELL. P/ DE COLON, 36. GRANOLLERS. AVDA. CUBELLAS, 42. VILANOVA I LA GELTRÚ. AVDA. MIRARI DRES, 82-84. HOSPITALET DEL LLOBREGAT. C/ RAMON LLULL, 11. VIC • CADIZ: AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1. JEREZ DE LA FRONTERA. C/ JUAN RAMON JIMENEZ, 1. ESC. AVDA. ANDALUCIA. CADIZ • CASTELLÓN: C/ SAN ROQUE, 163 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 49 • GERONA: P/ DE OLOT, 89 • LA CORUÑA: C/ CURIE, S/N. P. I. GUELA-BENS • LAS PALMAS: C/ PO XI, 64. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA. C/ CUBA, 1. ARRECIFE DE LANZAROTE. LANZAROTE. C/ 20 DE MAYO, 26. PUERTO DEL ROSARIO. PUERTO VENTURA • LA RIOJA: C/ PID XI, 16. BESO. AVDA. COLON. LOGROÑO • LEÓN: C/ PARRICO PABLO DIEZ, 102. AVDA. DEL CASTILLO, 84. PONFERRADA • LERIDA: C/ PRINCEPE DE VIANA, 32 • MADRID: C/ DT. ESQUERDO, 118. MONTE POTRERO, 15. ESTRELLA DE ORIENTE. LA POVEDA. ARQUENA DEL REY. MARTINEZ DE LA RIVA, 76. VALLECAS. SAN JULIAN, 3. ALCALA DE HENARES • MALAGA: CTRA. DE CADIZ, 75 • MENORCA: C/ POIMA, CALLE G. S. D. MAHON • MURCIA: CTRA. GRANADA, 340. PUERTO DE LUMBRERAS. COLONIA SAN ESTEBAN. BLOQUE 6. BAJO A. MURCIA • VALENCIA: C/ LEVANTE, 31 • PONTEVEDRA: AVDA. DE LUGO, 105 • SALAMANCA: C/ JUAN PIGNONEL, 20 • SANTANDER: C/ LA CERRADA, 6. AVDA. PARAYAS. MALIANO • SEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14 • TARRAGONA: AVDA. PAISOS CATALANS, 71-73. REUS. PLAZA BERENGUER, 4. AMPOSTA. C/ SAN MIGUEL, 37. BARRAGONA • TENERIFE: C/ SAN CLEMENTE, 37-39. SANTA CRUZ DE TENERIFE. C/ VICENTE DEL BUEN PAGO, LOS LLANOS DE ARDIAÑE. LA PALMA. VALVERDE DEL HIERRO. EL HIERRO. C/ RUIZ DE PADRON, 21. SAN SEBASTIAN DE LA GOMERA • TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25 • VALENCIA: C/ CEQUIA ASSUT, 4. GANDIA. C/ VALENCIA, 69 Y 71. SAGUNTO • VALLADOLID: AVDA. SANTANDER, 3 • VIZCAYA: C/ SARRIKOBASO, 13. ALGORITA (BILBAO) • ZAMORA: AVDA. RONDE DE LA FERIA, 7 • ZARAGOZA: FRANCO Y LOPEZ, 34-36

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

Motor 16

Suscribase a Motor 16

Motor 16 sienta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.



Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Aprovéchese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

- Por el precio de 12.480 ptas. deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con ello me beneficio del 20% de descuento.
- La forma de pago que elijo es la siguiente:
 - Telfón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.
 - Ciro Postal Nº _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

Motor 16

Dirección _____

Localidad _____ CP _____ Provincia _____ Tfno _____

Precio suscripción Motor 16

España	12.480 ptas	Portugal	13.338 ptas	América	20.176 ptas
		Europa	15.808 ptas	Resto del mundo	23.816 ptas



EL KARTING Y SUS FACETAS

A DERRAPAR

COMO LOS FORMULA. La práctica del karting ofrece sensaciones comparables a la conducción de un Fórmula. Al contrario de lo que parece, el riesgo de accidentes es bajo. Representa una escuela de pilotaje básica para poder pasar a las categorías superiores. Los cuidados que precisa un kart, son sencillos de practicar.



DEPORTE

GRAN parte de los pilotos que forman la parrilla de salida de un Gran Premio de Fórmula 1, han encontrado en el karting la semilla de su talento. Un buen día, se sentaron en un kart sólo por curiosidad, y más tarde, descubrieron que poco a poco se fraguaba una carrera que años más tar-

de culminaría en el podio de un Gran Premio. Sin ir más lejos, pilotos de la talla de Ayrton Senna, Alain Prost, Riccardo Patrese, Ronnie Peterson y otros, dieron sus primeros pasos profesionales a los mandos de un kart. Al contrario de lo que aparentemente puede parecer, practicar el karting repre-

senta un considerable esfuerzo físico, y una gran preparación deportiva para pasar a cualquier otra faceta del automovilismo. En un principio, la dificultad consiste en que se rueda sobre

un trazado sumamente sinuoso en relación con las prestaciones de un Kart. Sirva de ejemplo que uno de la categoría junior puede alcanzar medias superiores a los cien kilómetros por hora en una pista con menos de un kilómetro de longitud. Muchos pilotos que, después de haber pasado por la categoría senior, dan el salto



al mundo del automóvil participando en Fórmulas como la Ford, Alfa Boxer, Opel Lotus y otras, se encuentran con la sorpresa de que los monoplaques son considerablemente menos difíciles de conducir que un kart, y además corren bastante menos. Sorprendentemente, el karting no es tan peligroso como se podría deducir por sus prestaciones. Rodar a ciento cuarenta kilómetros por hora con un kart, cuyo peso es de sesenta kilos, encierra un riesgo relativo, aunque la sensación de velocidad sea aterradora. En caso de accidente, generalmente todo se resuelve con una fractura de mediana importancia o heridas intrascendentes. Sólo en contados casos la tragedia ha llegado al mundo del karting.

Si se pretende conducir un kart con la única finalidad de divertirse, no hay edad para ello, ya que no se pretende medir con otros las propias habilidades; sin embargo, si la finalidad es la competición, la cosa cambia. Para formar, o intentar formar un buen piloto cara a un mañana, es imprescindible que se empiece desde los seis hasta los doce años con un K 80, un kart con cambio automático y fácil de manejar. Al pasar el umbral de los doce años, el futuro piloto en cuestión deberá cimentarse con un kart de Fórmula iniciación cuya potencia es de quince caballos, que le dará la posibilidad de demostrar si hay en él cierto talento.

De todos modos, la especialidad del kart es sumamente selectiva en cuanto a dar paso a las Fórmulas superiores. Buena prueba de ello, es la normativa que se aplica para participar en el Campeonato del Mundo de la categoría Junior, en la que la edad de los participantes está limi-

tada entre los catorce y los diecisiete años. Si al llegar a esta edad no se han conseguido resultados que avalen un brillante futuro, tanto en el kart como en el automovilismo, es mejor dedicarse a otra cosa en la vida.

Un buen ejemplo es el caso de Senna, que a los doce años, se veía obligado por su padre a rodar con su kart cada vez que llovía. El talento de Ayrton, junto a la disciplina impuesta por su padre, han generado a ese «Magic Senna» que pasará a la historia como un caso singular de pilotaje.

Otro punto a tener en cuenta en este peculiar deporte, es el modesto desembolso económico que se precisa para practicarlo, tanto en la faceta deportiva como en la diversión. En este último caso, si se tienen unas nociones mínimas de mecánica y un poco de habilidad, se puede hacer la manutención del propio kart sin apenas recurrir al trabajo de un mecánico. A lo largo de todo un año de actividad, se precisan únicamente dos juegos de neumáticos, aceite, gasolina, un puñado de bujías y en el caso de llegar a gripar, un pistón de repuesto. Por el contrario, una temporada de competición nacional es bastante más costosa, aunque el presupuesto oscila entre las ochocientas y el millón de pesetas.

Curiosamente, el karting es un deporte que puede ser practicado con edad superior a los sesenta años, e incluso por personas minusválidas a las que falta una mano, un brazo, o incluso una pierna.

Como se puede comprobar en el recuadro que acompaña a este texto, las categorías Senior, Junior, Nacional e Iniciación, emplean unos motores de cien centímetros cúbicos; por el contrario, la categoría K2 que incluye propulsores bicilíndricos y cambio de marchas, está poco difundida en nuestro país. Inglaterra es la «Meca» de ellos, y sin ir más lejos, un kart K2, equipado con motor Yamaha, retuvo el récord absoluto del circuito de Silverstone durante varios años. En estas fechas, los K2 están rodando en Silverstone a sólo cuatro décimas de segundo de los tiempos medios de los Fórmula 1.

Actualmente, Francia representa el país donde más se practica este deporte. Buena prueba de ello, son los trescientos treinta circuitos que hay repartidos por su geografía, sobre los cuales, además de los aficionados, ruedan también los tres

mil quinientos afiliados a la Federación francesa de kart. Estos datos contrastan con los existentes en España, donde sólo se cuenta con dieciséis circuitos senior y sólo doscientas licencias de pilotos federados.

Al igual que Francia encabeza la práctica del karting, Italia es la cantera tecnológica. Ahí se pueden encontrar los mejores chasis y motores, así como todos los componentes necesarios para hacer que un kart sea competitivo.

Sin lugar a dudas, practicar el karting es una de las facetas deportivas más emocionantes que ofrece el «mundo del motor». Es, la única forma de acercarse a las incomparables sensaciones que producen los Fórmula 1 de gran cilindrada. Rodar en una pista homologada para competiciones internacionales, cuesta unas seis mil pesetas por cada hora, que se suele fraccionar en «mangas» de diez minutos. Los intervalos se suelen amenizar con los cuidados del kart, conversaciones al respecto, discusiones casuales y alguna que otra «copa»; también el piloto, profesional o no, necesita puesta a punto, todo ello en virtud de pasarlo bien, con emociones «heavy» y muchas ganas de sentirse joven.

Gigi Corbetta.

Se agradece la colaboración de KARTING SOTO y TEAM ORTIZ.

OTRO INVENTO AMERICANO



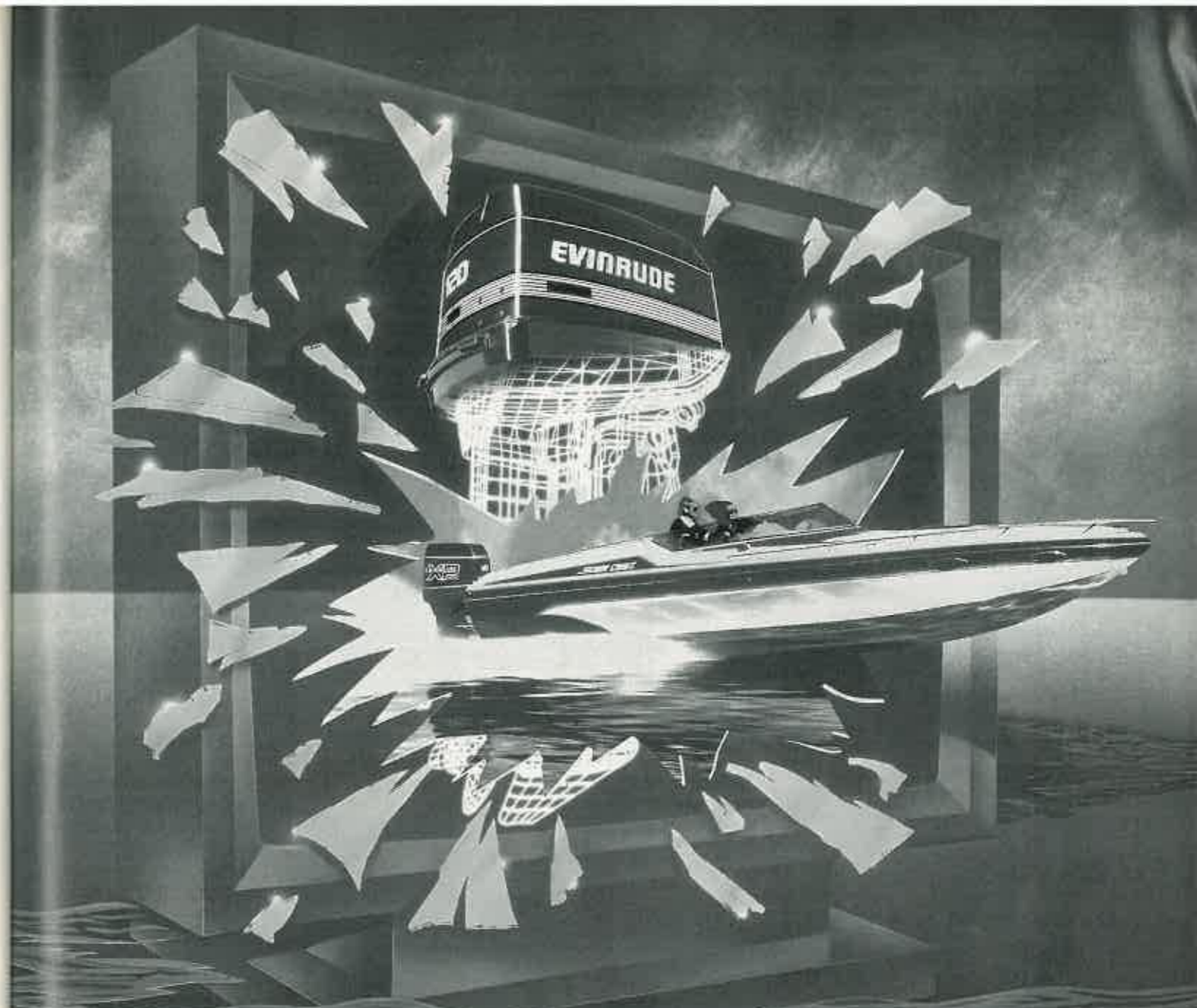
El Go-Pro es un vehículo que permite sentir las sensaciones del motocross pero sentado en un envolvente asiento y protegido por los tubos metálicos que forman parte del chasis. Esta divertida máquina, como tantos otros inventos, está fabricada en Italia y se comercializa con tres motores diferentes. Conducir un Go-Pro es experimentar una sensación completamente distinta a la que se siente con cualquier vehículo convencional.

GO 250 WMX

Motor: Cagiva-Husqvarna 250. Potencia: 48 CV. Cilindrada: 250 cc. Ciclo: 2 tiempos. Número de cilindros: 1. Refrigeración: por agua. Cambio: seis velocidades. Transmisión: primaria por cadena. Precio: 1.163.495 ptas.

GO 244 H

Motor: Rotax 244 MC LC. Potencia: 40 CV. Cilindrada: 244 cc. Ciclo: 2 tiempos. Número de cilindros: 1. Refrigeración: por agua. Cambio: automático. Precio: 1.030.391 ptas.



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

EVINRUDE FUERA BORDAS

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.

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO S.A. 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



CAMPEONATO CANARIO

TIERRA INSULAR

M^e Jesús Benet
Enviado especial

TAMBIEN en Canarias los rallyes de tierra han pegado fuerte. A imagen y semejanza del Campeonato de España que se celebra en la Península, en las islas nació hace cuatro años un certamen similar que goza de un merecido prestigio y cuenta con una nutrida inscripción.



TRACCION TOTAL.
Tanto los BMW de los hermanos Ponce como el Metro de Geraud Roudy resultan efectivos hasta que la mecánica falla, algo que está siendo muy habitual entre los potentes turismos canarios esta temporada.



JAPONES VICTORIOSO.
La regularidad del Mitsubishi Montero de Aytham Alonso le dio la victoria en el último rallye cuando el Renaulti Maxi Turbo de Santiago Alvaroz se quedó parado a pocos metros de la meta.



Patrocinado por una marca de cigarrillos, que además cuenta con cuatro equipos oficiales, en el «Camel Off-Road» se dan cita los mejores especialistas insulares tanto en coches como en motos, ya que simultáneamente se celebran dos rallyes. Un total de seis carreras, tres en Tenerife y tres en Las Palmas, componen este campeonato regional, dividido a su vez en dos provinciales, en el que se reparten casi cinco millones de pesetas en premios

sólo en el apartado coches, a los que hay que añadir más de millón y medio para las motos. Las reglas son similares a las que rigen en el Campeonato de España, es decir, son rallyes secretos de entre cuarenta y cincuenta kilómetros cronometrados, divididos en cuatro tramos que se repiten dos veces. Siempre uno de estos tramos, ya sea en Tenerife o Las Palmas, se celebra en un circuito, que nunca tiene el mismo recorrido, cercano a las respec-

tivas capitales de provincia. «Es una forma», asegura Roberto del Rosario, el organizador de estas carreras, «de que la gente que se desplaza con niños o no quiere recorrer arriba y abajo las carreteras de las islas, pueda ver el rallye». Sin embargo, en lugar de dos categorías, para dos y cuatro ruedas, en Canarias hay tres agrupaciones distintas y hasta siete clases. Las inscripciones no sólo son numerosas, la media por rallye ronda los ciento



BIMOTOR EFECTIVO. El Renault 5 Bimotor de Juan Alonso Rodríguez es un invento efectivo que ya ha permitido al veterano piloto canario subir al tercer escalón del podio.



AMARILLO CANARIO.

Dos patrocinios distintos, en la Península y Canarias, obligan a Capdevila a pintar el Metro cada vez que corre una carrera.

bo dos ruedas motrices de Santiago Alvarez, serían los favoritos, pero cuando se lleva disputada la mitad de la temporada los vehículos todo terreno están resultando más fiables que los potentes turismos. Fueron los Mitsubishi Montero de Japón Motor, conducidos por Aythami Alonso y José Luis Rivero, los que coparon las dos primeras posiciones en el último rallye celebrado, en el que Capdevila, García Roady y Alvarez ocuparon respectivamente la primera plaza hasta que diferentes problemas mecánicos les hicieron abandonar, aunque García Roady acabó el rallye pero fuera de control.

Además, entre la variada inscripción de los rallyes de tierra canarios se puede encontrar desde modelos recién salidos al mercado como es el VW Golf Rallye hasta un artesanal y extraño Seat Marbella 1.800, pasando por un Yugo 55, un BMW 323i, dos Lancia Delta 4x4 y un Toyota Celica. Sin olvidar el Opel Kadett GSi de Carlos Alonso Lambertí, que fue de Malcom Wilsom ni el efectivo Renault 5 Bimotor de Juan Alonso Rodríguez. ○

PARA TODOS LOS GUSTOS.

Impotadores y tabaqueros son los patrocinadores de la mayor parte de los equipos oficiales. Ninguno escatima en medios para tener una presencia efectiva y unas asistencias muy profesionales.



veinte coches, sino también de lo mas variadas y, sobre todo, sorprende la seriedad de los equipos, ya sean profesionales o privados. Entre el centenar de participantes habituales hay vehículos para todos los gustos, aunque destacan los potentes BMW preparados por Sauermann de los hermanos Ponce, un 325 ix 4x4 para Antonio y una versión Chamonix, aún no del todo adaptada a la tierra, para José María. También está el Metro de Fernando Capdevila, que utiliza el mismo coche para el Campeonato de España y el Canario, y el de Lorenzo García Roady, coche preparado en Inglaterra por el mismo hombre que se encarga del de «Patxi» Arbeláiz.

Asimismo, habituales de este certamen son los dos Citroën Visa 1.000 Pistas de Aitor Linacisoro, un peninsular que se ha pasado a correr en las islas, y de Raúl Santana, que conduce el Citroën que fue de Zanini y con el que hace dos temporadas Antonio Ponce se adjudicó los tres campeonatos insulares. También el viejo AX de Zanini ha pasado a las islas y ahora está en manos de Bernabé González.

Estos, junto con el Renault 5 Maxi Tur-



EN LA LINEA. Miralles luchó durante toda la carrera con los mejores.



CASI CAMPEON. Halsey logró su sexta victoria y está a punto de adjudicarse el título de 500.

GRAN PREMIO DE SUECIA DE MOTOCICLISMO

SUPER CARDUS

Carlos Cardús ha obtenido en Suecia su tercera victoria de la temporada, batallando hasta la bandera a cuadros. Primero con sus «compañeros» de marca, que no están dispuestos a regalarle nada, y luego con sus rivales de Yamaha, Cadalora y Kocinski, con el americano luchando hasta la meta. Seguro de si mismo, fuerte como nunca, aunque todavía con la mano resentida, Cardús no se dejó amilanar. Para él el triunfo era vital pues quería demostrar que va a por el título y quiere conseguirlo ganando a Kocinski en la pista

y no sólo aprovechándose de sus errores. Y eso es lo que ha demostrado en Suecia.

La carrera del octavo de litro que abrió la mundial sueca fue una de las más electrizantes de la temporada puesto que un peloton de nada menos que diez pilotos formó la cabeza. Entre ellos sólo un español, Julian Miralles, cuya moto ha sido francamente mejorada aunque por su parte el de Albricque salta con las costillas doloridas a consecuencia de su accidente en los entrenamientos. Por el contrario, entre estos hombres no se encontraba «Aspar». Para el de Aleira la parte final del Campeonato se le esta poniendo muy cuesta arriba: caídas, averías y una moto superada por las de sus rivales. En este ca-

so su cruz fueron los neumáticos que se le degradaron muy rápidamente y le impidieron incluso terminar en la zona de puntos.

La lucha por la victoria no fue sin embargo sólo asunto de las Honda puesto que en ciertos momentos Stadler con una J-Cobas equipada con un motor Rotax oficial y Gramigni, con una Aprilia también con motor Rotax, estuvieron entre los de cabeza. En los primeros compases todo parecía indicar que Ramboni podría escaparse tras haber adelantado a Gramigni que había sido el más veloz en la arrancada. Sin embargo primero Raudies y luego Spaan lo rebasaron pero sin lograr tampoco el propósito de





EN ASCENSO. Crivillé continúa en su línea progresiva, fue noveno, pese a que su moto no tiene la potencia suficiente. Gardner (derecha) animó con su remontado la carrera de 500 centímetros cúbicos.

ANDERSTORP DESDE EL BOX

El circuito de **Anderstorp** ha sido puesto en los últimos años en la picota por el IRTA. En efecto, los equipos habían amenazado con no correr dadas sus deficiencias, pero a la postre esta amenaza no se ha cumplido dada la política de «entente cordiale» con la FIM. Este año si parece que sea el último en que se corra y que en el próximo se celebre ahí una prueba del Mundial de Superbikes.

Loris Capirossi sufrió una grave caída en los entrenamientos libres del jueves en la que implicó a su compañero de escudería, Fausto Gresini, que lo seguía y no pudo evitarlo. El joven valor italiano sufrió una conmoción cerebral y un traumatismo torácico de los que se recuperó sin complicaciones. El sábado se volvió a caer en los oficiales.

Entre las caídas hemos de citar las dos de «Aspar» en la primera jornada de entrenamientos oficiales, que se saldaron sin problemas físicos graves pero le hipotecaron la puesta a punto de la moto. Como en el caso de Capirossi, también implicó a un compañero, en este caso Miralles.

El piloto de **Coronas** ha visto como su moto ha ganado competitividad. Ello se debe a que se le ha

sustituido la válvula de escape electrónica

Siguiendo con JJ-Cobas, el próximo año fabricará una serie de chasis adaptados para recibir motores Honda. Sólo se trata de versiones carreras-cliente y nada tiene que ver con el difícil problema de que la escudería obtenga motores oficiales de 125 o de 250 centímetros cúbicos.

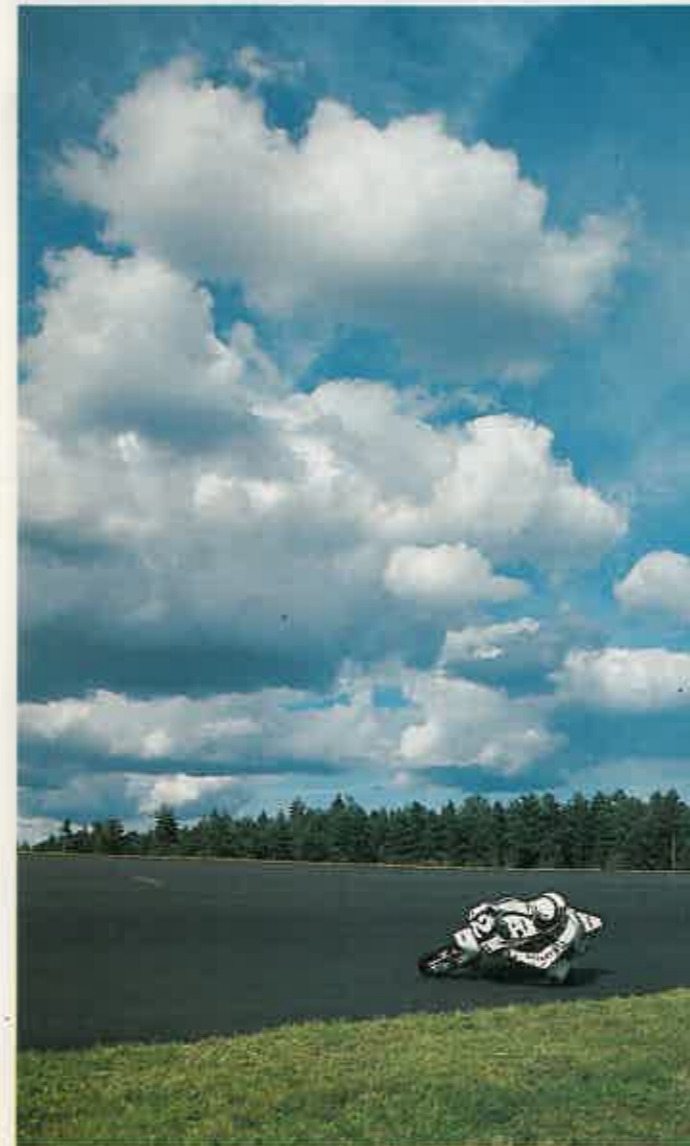
La posible no celebración del Gran Premio de Hungría se decide el día 17 ya que es cuando los equipos Suzuki y Yamaha tienen previstas unas jornadas de pruebas en él. Parece difícil que se tome una decisión tan tajante en tan poco plazo de tiempo dado el estado actual de las relaciones entre el IRTA y la FIM y nada puede asegurarse cuando entre los que deben dar su opinión se encuentra Paul Beutler, del equipo de Kenny Roberts y uno de los hombres fuertes del Continental Circus.

Ron Haslam, uno de los perjudicados por la retirada de Cagiva, probó la Norton con la que la marca inglesa participa en el Mundial de Superbikes. Por su parte Stefan Prein puede pilotar en 1991 una Honda oficial de 250 cc patrocinada por HB, marca que ya le apoya en la actualidad.

obtener una ventaja significativa sobre el grupo que estaba formado por Spaan, Romboni, Raudies, Gresini, Gramigni, Prein, Capirossi, Miralles, Stadler y Wai-bel. Si todo parecía indicar que Spaan iba a poder imponerse era sin contar con la determinación de Romboni que en la última vuelta se emparejó con el holandés, pero en la frenada situada al final de la larga recta de Anderstorp, donde el año pasado cayeron Gianola y Rainey, entró algo pasado y pisó la tierra. El italiano logró no caer pero no pudo impedir la victoria de Spaan, la cuarta de la temporada, ni tampoco que el sorprendente Gramigni con la Aprilia le superase. Si ésta era la composición del podio, les seguían Prein, que con su cuarto lugar empató en el primer puesto de la tabla con Capirossi que aquí era séptimo tras Gresini y Stadler. Octavo era Raudies y noveno Miralles que declaraba: «estoy muy contento porque he tenido que luchar duro para aguantar con los de cabeza porque la costilla me dolía mucho. En la última vuelta he podido pasar a Raudies, pero luego para evitar a los de delante que se habían tocado he tenido que aflojar y él me ha vuelto a pasar». Entre el resto de españoles «Aspar» sólo pudo ser decimoséptimo y hay que lamentar las caídas de Hernández y la de Mariano que se rompió el peroné.

Fueron luego los pilotos del medio litro los que aparecían en la pista. Como siempre la expectativa era la lucha entre Rainey, líder del Mundial, y Schwantz que había marcado el mejor tiempo en los entrenamientos. Lucha que no tendría lugar puesto que el tejano arrancó mal como de costumbre, y sólo duró tres vueltas en la pista al caerse. De este modo la carrera parecía encaminada a ser un paseo para las dos Yamaha de Rainey y Lawson que mandaban la prueba aunque Gardner no era del mismo parecer y estuvo acosando durante todo el tiempo a los dos hombres de Kenny Roberts. Estos no pudieron cantar victoria en ningún momento ya que el australiano remontó hasta cazarlos y los acosó de cerca hasta que cruzaron la línea de meta. Con su sexta victoria del año Rainey tiene una ventaja de 47 puntos en el Mundial lo que le daría el título matemáticamente, caso de no celebrarse el Gran Premio de Hungría. Tras estos tres hombres seguían muy distanciados Doohan, Mc Kenzie, Fogarty -que pilotaba la Honda de Chili-, Ruggia y Garriga. El español había mantenido durante las primeras vueltas la séptima plaza pero no pudo resistir la remontada del galo.

El plato fuerte de la jornada era el cuarto de litro con la lucha a muerte que están manteniendo Cardús y Kocinski. En los entrenamientos el americano fue el mejor mientras que el español no era más que sexto. Las tornas cambiaron en carrera y si los primeros líderes fueron Cornu y Bradl, pronto se formó un quinteto con los dos citados, Cardús, Shimizu y Cadalora, mientras que Kocinski venía más atrás, en el segundo pelotón, peleando con Zeelenberg y Sarron y a quienes se-



CARA Y CRUZ. Cadalora (arriba) pudo ganar en 250 pero su coraje le hizo salirse y perder toda opción de triunfo. El holandés Spaan (izquierda), se aprovechó de su veteranía para apuntarse el triunfo en 125 y acercarse un poco más a los líderes de la cilindrada, Prein y Capirossi.

guía Crivillé. Con el paso de las vueltas las cosas se fueron clarificando: Cardús tomó la cabeza pero Cadalora y Kocinski lograron ponerse a su rueda. Primero un fallo del italiano le hizo perder posiciones que luego recuperó, pero el final fue electrizante puesto que el americano atacó con todas sus energías al español. Este tenía dos bazas a su favor: la superior velocidad punta de su Honda en la recta y ser el que mejor apuraba las frenadas. Con la primera de ellas se hizo con la cabeza de carrera y con la segunda la mantuvo. Pero es que además Cardús hizo gala de una garra y una determinación fuera de toda duda. Pilotó con toda la valentía y la seguridad de quién se sabe el más fuerte, sin cometer errores. En Anderstorp le ha dado la victoria y tres puntos más de ventaja sobre Kocinski. Era Shimizu quién los acompañaba en el podio, mientras que Cadalora, otro de los héroes de la carrera era cuarto. Le seguían Bradl, Cornu, Wimmer, Zeelenberg y Crivillé. Puig terminaba en decimosegundo lugar. ○

CLASIFICACIONES

125cc

1º H. Spaan (Honda) a 33.943; 2º D. Romboni (Honda) a 0.892; 3º S. Prein (Honda) a 1.153; 4º E. Gresini (Honda) a 1.250; 5º J. Miralles (J. Cobas) a 1.937; 17º J. M. «Aspar» (J. Cobas) a 21' 514.

250cc

1º C. Cardús (Honda) 40'03" 639; 2º J. Kocinski (Yamaha) a 0.080; 3º M. Shimizu (Honda) a 0.299; 4º L. Cadalora (Yamaha) a 0.384; 5º H. Bradl (Honda) a 1.804; 9º A. Crivillé (Yamaha) a 17.927; 12º A. Puig (Yamaha) a 49.800.

500cc

1º W. Rainey (Yamaha) 46'01" 689; 2º Eddie Lawson (Yamaha) a 1'149; 3º W. Gardner (Honda) a 3'564; 4º M. Doohan (Honda) a 22'335; 5º N. McKenzie (Suzuki) a 49'333; 8º J. Garriga (Yamaha) a 1' 20" 431.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc

1º S. Prein y L. Capirossi, 142; 3º H. Spaan 129; 4º D. Romboni 112; 5º Aspar 94; 13º J. Miralles 41; 23º H. Torrontegui 14.

250cc

1º C. Cardús, 173; 2º J. Kocinski, 166; 3º L. Cadalora 143; 4º W. Zeelenberg y H. Bradl 101; 14º A. Crivillé 46; 17º A. Puig 27; 27º «Aspar», 8.

500cc

1º W. Rainey 220 puntos; 2º K. Schwantz 173; 3º M. Doohan 135; 4º N. McKenzie 107; 5º J. Ruggia 92; 6º J. Garriga, 89.

NADIE PUDO CON EL.

Thierry Boutsen no dio posibilidad a sus rivales de arrebatarse la primera posición. Desarrolló una carrera ejemplar.



EL PROFESOR A CASA.

Su coche no le permitió estar a la altura de las circunstancias.



Gigi Corbetta

Enviado especial

MIENTRAS todos se fijaban en la rivalidad entre Ayrton Senna y Alain Prost, los Williams-Renault resurgieron de las cenizas con un nivel de competitividad realmente sorprendente.

En este Gran Premio de Hungría se esperaba aclarar quién, entre Ferrari y McLaren, era el equipo más competitivo

sobre los trazados sinuosos. Sin embargo, ha sido Thierry Boutsen quien ha propinado a todos una «paliza» que ha dejado a sus rivales totalmente desmoralizados.

En esta ocasión, el coloso Ferrari no había alineado cuatro coches como en otros Grandes Premios y las cabezas pensantes del Cavallino, estaban esperanzadas sobre un posible buen resultado. Ade-

SE DESBOCAN LOS CABALLOS.

En la salida del Gran Premio, Mansell intentó mejorar su posición. Berger y Boutsen no le dieron cuartel.

MONTÓN DE PROBLEMAS.

Aunque Senna resultó segundo, se vio afectado por dos problemas técnicos.

GRAN PREMIO DE HUNGRÍA DE FORMULA 1

BOUTSEN COMO LOS GRANDES

más, se encontraron frente a un dilema difícil de solucionar: para hacer frente a los motores Honda era necesario utilizar en carrera el nuevo propulsor 037 que, hasta la fecha, se había utilizado únicamente en los entrenamientos. Sobre la elección, existían diversidad de opiniones en el seno de la escudería, por las dudas sobre la fiabilidad mecánica del nuevo motor. Por

fin, se eligió el camino del medio y se destinó a Nigel Mansell el 037 para la carrera, estrategia que no ponía en peligro el buen quehacer del profesor Prost.

Por otra parte, McLaren se presentó en el Hungaroring con un nuevo fondo plano de los coches que, después de haberse probado en Monza la pasada semana, dio pruebas fiables de una seria mejoría aero-

dinámica en los MP4/5B. Junto con esta innovación, Honda aportó también una serie de ocho motores RA 100 E. Evolution 4 capaces de alcanzar un régimen de rotación más alto que los empleados en Hockenheim.

En resumidas cuentas, los colosos habían puesto toda la carne en el asador, y mientras Senna se mostraba seriamente





TODOS A POR TODAS. Senna fue magistral, Patrese hizo lo que pudo, y Berger actuó con la falta de disciplina que le caracteriza.

nervioso desde el principio de los entrenamientos, Prost no paraba de trabajar con vista a la carrera, sin preocuparse de las clasificaciones.

A pesar de los grandes esfuerzos hechos por ambos, Senna se vio superado por Gerhard Berger en la clasificación para la parrilla de salida y Prost, por un problema con la quinta velocidad del cambio y el estorbo de Riccardo Patrese en su mejor vuelta, se tuvo que conformar con la octava posición.

En la última sesión de clasificación, estuvo presente nada menos que Giovanni Agnelli -presidente de Fiat- y, como por una maldición sobrenatural, parece que su presencia trae mala suerte al Cavallino. Sus coches se vieron superados no sólo por los McLaren, sino también por los Williams. Al respecto, cabe decir que nadie se podía imaginar que los coches de Dudcot fueran de pronto tan rápidos. Para la última sesión de clasificación, los FW 13 B utilizaron una nueva gasolina elaborada por Elf. La realidad fue que Boutsen logró la primera «pole position» de su carrera, seguido por Patrese que se distan-



DEREK. COMO NUNCA. El resultado logrado por Warwick ha servido para demostrar su capacidad de lucha y la fiabilidad del motor Lamborghini.

ciaba tan sólo cuatro centésimas de segundo.

En el «warm-up», se volvió a ver la superioridad de Prost que fue el más rápido, seguido por los dos McLaren de Senna y Berger. A la vista de eso, todos pensaron que el resultado logrado por los Williams-Renault el día anterior, era circunstancial, pero no preocupante.

A la vez, se calificaban a los Benetton-Ford y a los Tyrrell-Ford, unos rivales a tener en cuenta por su agilidad y capacidad de recuperación sobre un trazado tan virado como el del Hungaroring.

A la espera de tomar la salida, las estrategias a seguir estaban claras: Prost y Senna optaban por desarrollar una carrera a la expectativa. Por el contrario, Boutsen, Patrese, Mansell y los pilotos de Benetton estaban dispuestos a salir a por todas, visto que no se jugaban nada importante como para actuar con cautela.

DE REBOTE. Nelson Piquet se vio beneficiado por el abandono de Mansell y Berger. Su tercer lugar fue más un regalo que un logro.

Con vista a la elevada temperatura ambiente que hacía en el circuito, todos los equipos que utilizan neumáticos Good Year, eligieron el compuesto de media du-

reza tipo C, así como los abastecidos por Pirelli que montaron los CD 93, también medios.

Al ver la luz verde del semáforo de salida, Boutsen actuó sin contemplaciones; se colocó en primera posición y se mantuvo en ella a lo largo de las setenta y siete vueltas que duró el Gran Premio, sin ni siquiera parar a cambiar los neumáticos. Pilotó con energía, precisión, templanza y la metodicidad necesaria para poder ganar en un circuito tan sinuoso como Hungaroring. Durante las primeras veinte vueltas, Boutsen encabezaba un grupo formado por Berger, Patrese y Mansell y a poca distancia Jean Alesi aguantaba el acoso de Senna seguido por Alessandro Nannini. Bastante más lejos se podía presenciar el triste espectáculo de Prost que no lograba adelantar a Nelson Piquet, por un evidente mal comportamiento de su monopla.

En esta ocasión, la mala suerte visitó por dos veces a «Magic Senna» que una vez en la parrilla de salida, tuvo que recu-



HUNGARORING EN BREVE

La firma americana de tabaco Camel, ha anunciado que durante las temporadas de 1991 y 1992 patrocinarán los equipos Benetton-Ford y Williams-Renault. Respecto a los pilotos, Flavio Briatore -gerente de Benetton- ha confirmado a Alessandro Nannini y Nelson Piquet. Sin embargo, Frank Williams ha precisado que hasta finales de esta semana no tomará una decisión al respecto.

Por fin, Andrea de Cesaris ha logrado un récord, aunque tenga un cierto aspecto tragicómico. Sin mencionar la fuente, se ha sabido que durante la última sesión de entrenamientos y la carrera del Gran Premio de Inglaterra, pasó el motor de revoluciones la friolera de cincuenta veces. Ha marcado un hito.

Bernie Ecclestone -presidente de la FOCA- ha renovado por cinco años más el contrato con los organizadores del Gran Premio de Hungría. Ha precisado también, que en Hungaroring tendrán lugar diferentes carreras de carácter internacional. A su vez, Ecclestone se apresuró a abandonar Hungría para mantener en Moscú una reunión con los posibles y futuros organizadores del Gran

Premio de Fórmula 1 de la Unión Soviética. Sólo, le queda organizar la Fórmula-1 en la luna.

Giovanni Agnelli -patrón de la Fiat- estuvo en la línea de boxes del circuito de Hungaroring. En el momento en que Ayrton Senna salía a la pista, Agnelli se apresuró a saludarle efusivamente a pesar de la distancia que les separaba. Se especula que ese saludo haya desvelado un posible contrato para 1992 entre Senna y Ferrari. Por supuesto con el beneplácito del profesor Prost.

Después de la gloria, sólo puede haber la decadencia. De hecho, esta ha sido la primera vez en esta temporada que un McLaren no está ocupando la primera fila de la parrilla de salida.

rir al muleto por una fisura en el radiador del agua de su coche. Al cumplirse la vuelta veinte, el piloto de McLaren entró en boxes a cambiar neumáticos a causa de un diminuto pinchazo que desinflaba una rueda muy lentamente, y que le estuvo perjudicando desde las primeras vueltas. Cuando regresó a la pista, emprendió la caza de Alesi, que duró ocho vueltas. Desafortunadamente, el piloto de Tyrrell se encontró con Pier Luigi Martini que se negaba a darle paso, por razones inexplicables. Los nervios pudieron con la paciencia de Alesi, que por error chocó con Martini, y ambos acabaron fuera de la pista. De nada valieron los insultos mutuos en varios idiomas, ni los gestos obscenos que se propinaron. Todo estaba perdido y Senna se fue directamente a por Nannini que rodaba en la quinta posición. Para no variar la costumbre de arrollar a sus rivales en las chicanes, Senna intentó adelantar a Nannini en esas circunstancias, y le echó de la pista sin miramientos.

Mientras tanto, Piquet se veía afectado por un problema eléctrico que no le permitía luchar con el grupo formado por Boutsen, Berger, Patrese y Mansell. Poco más tarde, también Patrese tuvo problemas con los neumáticos y al entrar a cambiarlos perdió mucho tiempo. Al regresar a la pista se encontró que el pedal del freno tenía cada vez más recorrido y menos presión.

En los últimos compases de la carrera, Senna se había puesto casi al rebufo de Boutsen y Berger luchaba con Mansell por la tercera posición, que habría tenido para Ferrari la gran importancia de haber colocado un coche equipado con el motor 037, entre los dos McLaren. Exactamente en el paso por la chicane, lugar en el que Senna había echado de la pista a Nannini, Berger hizo lo mismo con Mansell en un intento descabellado de adelantarlo. Eso a Berger le costó el abandono y el perder un posible cuarto puesto; sin embargo la retirada de Mansell fue el desastre definitivo para Ferrari, ya que en la vuelta treinta y seis, a Prost se le había quedado el cambio en punto muerto, avería que le costó un trompo.

Gracias a la insensatez de Berger, Piquet y Patrese se encontraron respectivamente en la tercera y cuarta posición, a pesar de los problemas mecánicos que les afectaban.

Si lugar a dudas, las últimas catorce vueltas de este Gran Premio han sido las más emocionantes de esta temporada.



PERDIO LA PACIENCIA.

Jean Alesi no supo aguantar el acoso de Senna y la obstinación de Martini en no dejarle pasar.

SALVAR EL HONOR, CON ESTETICA.

Mauricio Gugelmin salvó el honor de los motores Judd. En Hungaroring siempre hay detalles.



Contra la tenacidad de Boutsen, estaba la maestría de Senna que no se resignaba a verse perdedor frente a un «segunda fila» y a un Williams-Renault. La lucha fue muy cerrada y se podía ver que al negociar las curvas, Senna era superior y reducía su desventaja. Por el contrario, el coche de Boutsen tenía ligeramente menos presión aerodinámica y, gracias a eso, en las rectas se aventajaba sobre el McLaren que no lograba sacar todo el partido al poderoso motor Honda. Además, el reglaje aerodinámico elegido por Boutsen le permitió no cambiar neumáticos, operación en la cual hubiese perdido alrededor de unos siete segundos.

Si la victoria de Boutsen fue una sor-

presa, no lo ha sido menos el resultado de Derek Warwick en el quinto lugar, seguido por Eric Bernard y Martin Donnelly. El significado más importante de estas posiciones, estriba en el hecho que los tres utilizaban el motor Lamborghini 3512. Esta es una afirmación más del buen nivel de fiabilidad mecánica y prestaciones que ha alcanzado el propulsor diseñado por Mauro Forghieri.

Contra la «debaque» de los motores Judd, todos averiados a excepción del coche del brasileño Mauricio Gugelmin, se ha podido ver que los Cosworth DFR son, además de fiables, aceptablemente competitivos sobre todo en los trazados muy sinuosos.

PARRILLA DE SALIDA

6 R. Patrese (Williams-Renault) 1 17 955	5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 17 919
27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 18 162	28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 18 127
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 18 726	2. N. Mansell (Ferrari) 1 18 719
1. A. Prost (Ferrari) 1 19 029	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 18 901
22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 19 675	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 19 453
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 19 963	11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 19 839
23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 20 197	21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 19 970
1. Capelli (Leyton House-Judd) 1 20 385	3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 20 202
12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 20 602	15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 20 397
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 20 715	30. A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) 1 20 619
9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 21 758	26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 21 003
17. G. Tarquini (AGS-Ford) 1 21 964	24. P. Barilla (Minardi-Ford) 1 21 849
10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 22 126	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 22 078

NO PRECLASIFICADOS
O. Grouillard (Osella-Ford) 1 23 582 B. Gachot (Coloni-Subaru) 1 23 670 R. Moreno (Eurobrun-Judd) 1 24 386 C. Langes (Eurobrun-Judd) 1 26 514 B. Giacomelli (Life) 1 41 431

NO CLASIFICADOS
Y. Dalmas (AGS-Ford) 1 22 263 D. Brabham (Brabham-Judd) 1 22 488 J. Lehto (Onyx-Ford) 1 22 647 G. Foitek (Onyx-Ford) 1 24 361

CLASIFICACION FINAL

1º T. Boutsen (Williams-Renault) 1 49 30 597 2º A. Senna (McLaren-Honda) a 0 288 3º N. Piquet (Benetton-Ford) a 27 893 4º R. Patrese (Williams-Renault) a 31 833 5º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 1 14 244 6º E. Bernard (Larrousse-Lamborghini) a 1 24 308 7º M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 8º M. Gugelmin (Leyton House-Judd) a 1 vuelta 9º A. Caffi (Arrows-Ford) a 1 vuelta 10º E. Pirro (Dallara-Ford) a 1 vuelta 11º N. Larini (Ligier-Ford) a 1 vuelta 12º M. Alboreto (Arrows-Ford) a 2 vueltas 13º G. Tarquini (AGS-Ford) a 3 vueltas 14º P. Alliot (Ligier-Ford) a 3 vueltas 15º P. Barilla (Minardi-Ford) a 3 vueltas 16º G. Berger (McLaren-Honda) a 5 vueltas 17º N. Mansell (Ferrari) a 6 vueltas Vuelta rápida. R. Patrese 1 22 058

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna 54 puntos 2º A. Prost 44 3º G. Berger 29 4º T. Boutsen 27 5º N. Piquet 22 6º R. Patrese 15 7º J. Alesi, N. Mansell y A. Nannini 13 10º I. Capelli 6 11º E. Bernard 5 12º D. Warwick 3 13º A. Caffi y S. Modena 2 15º A. Suzuki y S. Nakajima 1

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 83 puntos 2º Ferrari 57 3º Williams-Renault 42 4º Benetton-Ford 35 5º Tyrrell-Ford 14 6º Leyton-House-Judd y Larrousse-Lamborghini 6 8º Lotus-Lamborghini 3 9º Arrows-Ford y Brabham-Judd 2

elf



el aceite nacido de la competición.

**CAMPEONATO DE MONTAÑA
VILARIÑO, CERCA DE LA CUMBRE**

ANDRES Vilariño ha dado un paso de gigante de cara a la renovación de su título de Campeón de Europa de Montaña al conseguir la segunda plaza en la prestigiosa prueba francesa de Le Mont Doré, donde, nada menos que 318 vehículos han tomado parte. En los entrenamientos del sábado, Andrés Vilariño logró con el Lola-Repsol la tercera plaza, detrás del francés Chamberod y del suizo Darbellay. Esta tercer-

En Mont Doré también estaban presentes el vasco Iñaki Goiburu, que logró la tercera posición de Gr. A, el Campeón de España Xavier Riera, BMW M-3, que fue quinto, y el multicampeón Juan Fernández con Osella que, falto de ritmo de carrera, se tuvo que conformar con la séptima plaza.

A falta de tres pruebas para el final de temporada, Andrés Vilariño encabeza la clasificación del europeo



REPETIR TÍTULO.
Vilariño lo tiene muy fácil para volver a ser Campeón.

ra plaza del piloto vasco se debió a que en una de las mangas llegó a la meta sin aire en una rueda, lo que le provocó un tremendo susto.

El domingo por la mañana, ya en carrera, Vilariño se colocó desde la primera manga en la segunda posición tras el francés Chamberod, seguido por Stenger y Dupuis. En la segunda manga se repitieron los resultados con lo que el vencedor final fue Chamberod, seguido de Vilariño, Dupuis y Stenger.



con 115 puntos, seguido de Stenger con 77 y Nesti con 47. Al español sólo le faltan ocho puntos, que sin duda logrará el próximo domingo en St. Ursanne, Suiza.

A. J. S.



ADIOS A JORGE BABLER

A última hora del jueves nos llegaba la tremenda noticia de que Jorge Babler había sufrido un accidente de circulación que le había costado la vida. Es difícil creer que Jorge, siempre sereno, siempre prudente, haya encontrado este final tan trágico e inexplicable. Un coche que perdió el control, cruzó la mediana de la autopista y segó la vida de Jorge y de otras cuatro personas más.

Uno de los pilotos automovilistas más dotados, fue Campeón de España de Velocidad y de Rallyes. Tras abandonar la competición automovilista por unos años, se especializó en los Raids, logrando con el equipo Nissan momentos de gloria. A toda su familia, nuestro más emocionado recuerdo.

**CAMPEONATO CART
UNSER JR GANO EN MICHIGAN**

CON un Lola-Chevrolet, Al Unser hijo fue el vencedor de las 500 Millas de Michigan, puntuable para el campeonato Cart y la segunda carrera más prestigiosa (después de Indianapolis) del calendario americano. Unser, hijo de Bobby y sobrino de Al (ambos vencedores de Indianapolis), venció en una de las carreras más accidentadas que se recuerdan, en la que varios pilotos se vieron envueltos en incidentes, a causa de una pista llena de aceite. Entre otros, Emerson Fittipaldi, que había sido el más rápido en los entrenamientos, Ricky Mears, Danni Sullivan, Michael Andretti y Ari Luyendick. El propio Al Unser senior tuvo un serio accidente en los entrenamientos, por lo que no pudo participar en carrera. En segunda posición entró Bobby Rahal, por delante de Mario Andretti, todos ellos con Lola-Chevrolet.



**MADEIRA
MERCEDES RUEDA, EUROPEA**

LA piloto madrileña Mercedes Rueda ha participado en el Rallye de Madeira, puntuable para el Campeonato de Europa con el máximo coeficiente. Con Inma Vitorini como copiloto, Mercedes no pudo lograr su objetivo de colocarse entre los 10 primeros y puntuar por tanto para el torneo femenino, que podría (y aún puede ganar) sin demasi-

dos problemas. Tras no pocas aventuras (perdió una rueda en una salida de carretera, pero se la arregló un espontáneo), tuvo finalmente que abandonar con la dirección rota.

El Rallye fue ganado por Fabrizio Tabaton (Integrale), por delante de Droogmans, Arletti y Bica, todos ellos con Lancia. Este segundo puesto de Robert Droogmans hace que el belga tenga ya prácticamente adjudicado su título de Campeón de Europa.

**SPORT
NUEVO MOTOR MERCEDES**

DE cara a la temporada 91, en la que los motores turbo estarán muy penalizados, Mercedes Benz ha preparado un nuevo motor de 12 cilindros en V a 180 grados, atmosférico, con 3,5 litros de cilindrada. Este nuevo motor ya ha realizado sus primeras pruebas y será instalado en un C-291 del equipo Sauer-Mercedes, que debutará en la primera carrera de la temporada próxima.

**MUNDIAL DE RALLYES
TODO EN EL AIRE**

TRAS la prueba argentina, el Mundial de Rallyes parece algo más claro. En lo que a marcas se refiere, Lancia está más cerca del título. Quedan tres pruebas (cuatro para el título de pilotos) y de los siete resultados que se retienen, la marca italiana cuenta con 4 victorias y dos segundos puestos. Toyota, dos primeros y dos segundos, tendría que ganar los tres rallyes sin que Lancia hiciera un segundo puesto, lo que parece poco probable.

En cuanto a pilotos, Sainz cuenta con 28 puntos de ventaja y está dispuesto a acudir a los cuatro rallyes que restan (Costa de Márfil sólo cuenta para el Mundial de pilotos), mientras que sus rivales acudirán, a priori, a menos pruebas: Biasion a dos (San Remo y RAC), Auriol a dos (Mil Lagos y RAC) y Kankunen a tres (Mil Lagos, San Remo y RAC), aunque esta situación puede cambiar en los próximos días. Todo parece indicar que la prueba finlandesa será fundamental.

A todas estas, los fichajes para el mundial del 91 están aún por decidir. Lancia, tras los primeros rumores que apuntaban a que abandonaba el mundial (al menos de manera directa), parece dispuesta a seguir. Contar con Biasion y Kankunen es el más claro ejemplo de que quiere continuar. Por si fuera poco, Didier Auriol tiene un hueco en el equipo. Tiene que decidirse estos días (entre Lancia o Ford), antes del Mil Lagos. Si Auriol se fuera de Lancia, es posible que Alessandro Fiorio sea el tercer hombre.

Sainz tiene contrato con Toyota hasta finales del 91. Pero no parece lógico que el español siga siendo poco menos que el Llanero Solitario en el equipo. Armin Schwarz ha dado muy buen juego, pero parece algo joven para el puesto y Bjorn

Waldegaard, algo viejo... al margen de que con el equipo Citroën de raids podría tener suficiente. Las relaciones con Ericsson, no son del todo buenas y el piloto nórdico está demasiado especializado en conducción en tierra. De Jorge Recalde, tras su actuación en Argentina (en la foto), más vale no hablar.

Ford debuta en el Mil Lagos, con la intención de hacer el mundial completo en el 91. Pero no parece que tengan un equipo de pilotos de nivel. Cunico, Airikkala e incluso el español Mía Bardolet conducirán el Sierra 4x4 (con caja de 7 velocidades) en las primeras pruebas, pero ni el italiano, ni el británico ni el es-

pañol parecen en condiciones de defender a Ford el año próximo... ojalá nos equivoquemos en lo que a Bardolet se refiere. De todos modos, no hay que descartar nada respecto a la composición de este equipo, porque Auriol y el mismísimo Sainz tienen un cheque firmado en blanco si deciden alinearse en el Ford.

Mazda sigue contando con Salonen y Mikkola y Subaru, con Alen, pero la época de los pilotos nórdicos parece haber cambiado y toda una generación de pilotos latinos (especialmente de origen italiano y español) están llamando a la puerta.



TOYOTA PAGO LOS PUNTOS DE ARGENTINA CON UN ELEVADO COSTE
Así terminó el Rallye y posiblemente su carrera deportiva Jorge Recalde.

BOXES

El Mercedes 190
Evolución II ha logrado su primera victoria en el Campeonato alemán de Velocidad. Conducido por Kurt Thiim, se ha impuesto en la decimoséptima prueba, en el circuito de Diepholz.

Miguel Angel de Castro va a intentar estar presente en las dos pruebas del Campeonato de Europa de fórmula Opel Lotus que se celebrarán en la Península Ibérica (Estoril y Jerez). Miguel Angel se encuentra muy recuperado de su accidente de Calafat y para prepararse para estas pruebas, se va a

desplazar a Gran Bretaña, para participar en varias carreras de fórmula Lotus y fórmula Ford.

La FEA repite en el «Sprint de Campeonos», intentando mejorar la floja organización del pasado año. Para ello, ha dejado en manos de la empresa TOPPA la organización y promoción de esta espectacular prueba que quiere celebrar los días 1 y 2 de diciembre en el Jarama.

El RACC ha convocado un curso de formación para comisarios, afrontando ya la necesidad de contar

con estas personas para la puesta en marcha del Circuito de Catalunya. Quienes estén interesados pueden llamar al teléfono 93-2093690.

Ha quedado definitivamente formado el equipo que representará a España en el Trial de las Naciones que este año tendrá lugar en la localidad francesa de Massais. Los integrantes del equipo serán Jordi Tarrés, Amós Bilbao, Gabino Renales y Lluís Gallach, con dos pilotos reservas: Andreu Codina y Javier Puig. La prueba tendrá lugar el 2 de septiembre y España es uno de los equipos favoritos.

CARRETERAS EN OBRAS

RED NACIONAL:
N-I, Burgos-Lerma.
N-II, provincia de Guadalajara.
 Igualada-Martorell.
N-III, Arganda-Tarancón.
N-IV, Manzanares-Bailén
 Provincia de Ciudad Real.
N-V, Talavera-Navalmoral.
N-VI, Adanero-Villalpando.

RED SECUNDARIA:
N-330, Jaca-Francia.
N-340, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche.
N-430, Osa Montiel-Munera
N-420, Alcañiz-Taragona.
A-630, Campomanes-Oviedo.
N-552, Ripoll-Puigcerdá.

Teléfono de información de Tele-ruta: (91) 535 22 22

CITA EN ASTURIAS

Los días 18 y 19 de agosto se celebrará una de las citas más importantes de la motonáutica en nuestro país. La V Prueba Internacional Ría de Navia. En esta prueba se darán cita los mejores representantes de la espectacular modalidad deportiva en la bellísima ría asturiana.

DEPORTE

SOLO MOTOCROSS

El domingo 19 de agosto nos traerá diversas pruebas motociclistas, todas de Motocross: en Austria la correspondiente al Mundial de Side-Cross y en Alemania, una carrera del Campeonato de Europa de Motocross de 125 c.c., que contará con la presencia de varios pilotos españoles.

SPORTS EN NURBURGRING

El domingo 19 se celebrará en Nurburgring, una de las pruebas más clásicas del Mundial de Sport Prototipos. Ese mismo día, el Campeonato Internacional de F-3000 se desplazará hasta el circuito inglés de Brands Hatch. En Suiza tendrá lugar la subida a Sant Ursanne puntuable para el Europeo de Montaña y en España, el Campeonato de Montaña se correrá en la Bien Aparecida. Los días 18 y 19 se disputará el Rallye Ciudad de Linares.



RENT A CAR

Aquellas personas interesadas en alquilar un coche antiguo o espectacular pueden dirigirse a G-R Cars. Esta empresa posee un amplio parque de una cincuenta de vehículos entre coches y motos, algu-

nos de indudable valor histórico. También dispone de rutilantes y espectaculares limusinas americanas.

Más información (93) 725 14 06

AGENDA

LO QUE HAY QUE VER

MIOTOR A FONDO

El programa de TV3 sigue ofreciendo, semana tras semana, una amplia cobertura de los acontecimientos deportivos del motor. La tercera semana de agosto realizará resúmenes del Gran Premio de Fórmula 1 de Hungría y del Gran Premio de Motociclismo de Suecia. También veremos imágenes del Trial de Reinosa y del Mundial de MX celebrado en España.

TV3, jueves 16, 19:00. Repetición a las 23:00 y sábado a las 13:35.

CARRERAS DE CAMIONES

El sábado 18 a las 19:00, Eurosport emitirá un programa sobre el mundo de las competiciones de camiones Monster Trucks. El día 15 ofrecerá a las 11:00, un resumen de la carrera de 500 c.c. del Gran Premio de Suecia y a las 13:00, de la prueba húngara de F-1. Además veremos Mobil Motor Sport, el habitual informativo del motor. La cita será el jueves a las 18:30, el viernes a las 22:30 y el sábado a las 10:30.

A LEER TOCAN

LA PALABRA DEL MAESTRO

Debido a su enorme éxito se ha reeditado el último libro de Enzo Ferrari. Se trata de «Piloti, che gente». En él, el Comendatore pasa revista a todos los pilotos que han corrido para sus colores y algunos de los grandes que no lo hicieron como puede ser Jim Clark. Este es un documento interesantísimo por la enorme personalidad de su autor. El libro de la editorial Conti Editori consta de 460 páginas, profusamente ilustradas con fotografías y documentos de la época. Está disponible en italiano o francés.

De venta en la Librería Collector. Pau Claris 168 de Barcelona. Tel (93) 215 81 15.



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. (900) 14 51 45

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

ALFA 164



ALFA 164 CON EL MAXIMO PRESTIGIO, CONFORT Y SEGURIDAD DE ALFA ROMEO

El Alfa 164 es un coche que sorprende por todo. Por su potencia y tecnología. Por el diseño exclusivo, deportivo y aerodinámico de Pininfarina. Por el confort de su habitáculo. Por su estabilidad y seguridad activa. Pero lo que más le sorprenderá del Alfa 164 es su conducción. Siéntese en él y siéntalo. No encontrará nada igual.

164	POTENCIA	VELOCIDAD MAXIMA	CLIMATIZADOR AUTOMATICO	ABS	PRECIO (IVA incluido)
2.0TS	148 CV	Más de 210 Km/h.	Serie	Opcional	3.590.000
2.5TD	117 CV	Más de 200 Km/h.	Serie	Opcional	3.935.000
3.0V6	192 CV	Más de 230 Km/h.	Serie	Serie	4.915.000



Alfa: la pasión de conducir

TODOS LOS MODELOS ALFA PUEDEN ADQUIRIRSE POR EL SISTEMA DE FINANCIACION ALFAFIN.

EN TODOS LOS MODELOS, UN AÑO GRATIS DE SERVICIO DE ASISTENCIA EN CARRETERA ALFA CONTACT A TRAVES DE EUROPE ASSISTANCE.



Cota máxima

Una nueva forma de evasión con la Cota 310, una moto ágil, fuerte y manejable con la que podrás llegar a lugares lejanos o subir a lo más alto.

Con tus amigos podrás planificar excursiones por parajes insólitos donde muy pocos pueden llegar.

Si quieres llegar a cotas hasta ahora inalcanzables prueba la nueva Cota 310.



cota 310

P.V.P. 539.980 (Matriculable)
P.V.P. 454.720 (Competición)

MOTUL con **montesa**

HONDA
MONTESA HONDA, S. A.
93/4741000

AGUSTI & PARTNERS

SEMANAL Motor 16 GRUPO

11 de agosto 1990

Núm.356 • 300 ptas.

30.000 KMS.
TOYOTA CAMRY
La fiabilidad japonesa a examen



PRUEBA A FONDO
MASERATI 2.8 SPIDER
Ettore en el recuerdo



SEAT PROTO C

EL FUTURO IBIZA

TRACCION TOTAL
DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
SUSPENSION INTELIGENTE



FORMULA 1: G.P. DE HUNGRIA