

CARLOS SAINZ VOLO EN FINLANDIA



MOTOR 16

1 de septiembre de 1990 • Núm. 358 • 300 ptas.

CLIO

OCHO VERSIONES

- 1.2 RL/RN/RT ● 1.4 RN/RT ● 1.7 RT ● 1.9DRN/RT
- GASOLINA Y DIESEL ● CINCO PUERTAS
- DE 154 A 185 KILOMETROS POR HORA
- DE 60 A 92 CABALLOS DE POTENCIA



LA BOMBA DE RENAULT



MAS NOVEDADES



**OPEL CORSA
TAMBIEN CAMBIA
POR DENTRO**



**AUDI S-II
EL COUPE CON
220 CABALLOS**



**ESCORT COSWORTH
AL MUNDIAL
DE RALLYES**

CREO QUE LA DROGA

NO TE AYUDA A VIVIR:

SOLO TE ENGAÑA

MANUEL (CHAMP) HERREROS

CREO QUE LA DROGA NO TE AYUDA A VIVIR: SOLO TE ENGAÑA.

MANUEL (CHAMP) HERREROS.

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?



6 A FONDO Renault Clio

14 AL VOLANTE Nuevos Ford Escort y Orion

16 LO ULTIMO Audi Coupé S2

32 LO ULTIMO Nueva gama Opel Corsa



36 LO ULTIMO Gama Volvo 91

40 GENTE SOBRE RUEDAS Steffi Graf

42 ACTUALIDAD Peajes para coches en ciudad

55 DEPORTE Raid Transpaña

59 DEPORTE Rallye 1.000 Lagos

64 DEPORTE F-1: G.P. de Bélgica

69 DEPORTE Motos: G.P. de Checoslovaquia

73 DEPORTE A todo gas.

SUPERAR LA PENDIENTE

HEMOS entrado de lleno en el segundo semestre del año y las ventas de automóviles en España siguen una clara tendencia a la baja respecto a las registradas en 1989 (-6,9 por ciento en el período enero - julio). Todos los grupos automovilísticos (excepto BMW y Volvo) han bajado, mientras que la tendencia europea es de una moderada recuperación en las últimas semanas (-0,3 por ciento en lo que va de año).

Sin embargo, las perspectivas son incluso más crudas que hace unos meses, habiendo terminado de arreglar la crisis del Golfo Pérsico una situación ya de antemano poco optimista. El mercado español en concreto tiene, además, los inconvenientes de las medidas económicas restrictivas, que están marcando la diferencia con países como Italia, Alemania o Francia, cuyas ventas han crecido entre un 0,2 y un 5,3 por ciento.

Pero si el descenso general roza el 7 por ciento, hay marcas cuyos resultados son más negativos. Tal es el caso de Renault, cuyos concesionarios aguardan con impaciencia esos días que faltan para la comercialización del Clio, porque el Supercinco dio un bajón importante (contrariamente, en Francia ha sido número uno en los últimos meses). El tirón de las versiones multiválvulas y las rebajas de 119.000 pesetas en casi todos los R-19, explicarían la tendencia a superar la pendiente que se dibuja (-17 por ciento en el acumulado y -15 por ciento en julio). Peugeot (-12 por ciento) también necesitaría el aire fresco de un nuevo modelo de gran difusión, pero el futuro 105 es para el 91.

De los otros grandes, los que mejor guardan la ropa son el grupo Fiat y Seat-Audi-VW, con reducciones del 0 por ciento y resultados brillantes de Seat, Audi y Lancia (+3, +2,8 y +56 por ciento respectivamente). En el otro extremo: Mercedes, Ford, Citroën, Opel, VW, Alfa y Rover (entre -2 y -13). Entre ellos, las perspectivas más favorables son las de Ford, que estrena familia Escort/Orion.

Tanto Ford como Renault deberán verse muy favorecidas por la llegada de estos modelos, cuyo factor novedad calará positivamente entre los compradores españoles, lo mismo que las mejoras a adoptar en los Opel Corsa y Volkswagen Polo. Por ahora parecen los únicos indicios inmediatos para reavivar un mercado muy poco animado.

Alberto Mallo



Motor 16



CAMBIO RUSCONTI, 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 Terralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Picione (Producto). Jefes de área: María Jesús Beneit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Asa (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Catizza (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turei (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Automercado: M.ª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguerao. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué y María Arnau. Automercado: Lales Payra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Toribio. Directora de Marketing: María Lizarraga.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. Suscripciones: 407.85.70. Promoción: 407.66.00. Telefax: (91) 408.49.44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P.º de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418.47.79. Telefax: 418.42.51. BILBAO: Berastegui, 1, 5.º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423.91.38. Fax: 324.80.03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7.º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392.40.05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43.22.11.

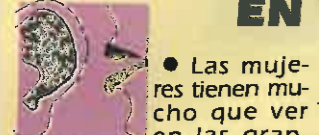
Fotomecánica: Promograf, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327.13.38, 327.15.67, 327.14.53 y 327.15.25.

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



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

EN VOZ BAJA



Las mujeres tienen mucho que ver en las grandes decisiones, ése ha sido el caso de la compra de Aston Martin por parte de Ford. La esposa de Walter Hayes, gran patrón de Ford Europa, se enamoró de los lujosos coupés británicos tras acompañar a su marido en un viaje a bordo de un Aston. Su expresión fue clara y contundente «deberíamos tener un coche de esta marca...» y Aston Martin pasó a manos de Ford en menos de dos meses.

El Príncipe Michael de Kent, uno de los mayores defensores del automóvil

en Gran Bretaña, está en un mal trance. La retirada del carné de conducir por dos semanas y una multa próxima a las veinte mil pesetas son los malos recuerdos por ser sorprendido a más de ciento sesenta por hora en un tramo limitado a poco más de noventa por hora.

Los constructores de automóviles están profundamente preocupados por los rumores de racionamiento de carburante lanzados en algunos países europeos. Piensan ya en los días amargos que siguieron a las dos primeras crisis petrolíferas y en las recesiones salvajes de los mercados.

GRUPO ROVER GRAN MUSEO

El grupo Rover ha presentado el proyecto para la construcción de un museo que albergará la mayor colección del mundo de vehículos británicos de motor. El museo será construido en la región de los West Midlands, cuna de la industria del motor en la Gran Bretaña, y mostrará automóviles con más de cien años de edad.



MODA NS-X FUROR EN TOKIO

El fascinante Honda NS-X, el biplaza que se comercializará dentro de dos meses en los mercados europeos, está de plena actualidad en su país de origen y se ha convertido en el capricho de todos los ejecutivos de alto nivel. El último grito consiste en reimportar los NS-X de Estados Unidos, país en el que se venden bajo la marca Accura, con el volante a la izquierda y sin el limitador de potencia que impide alcanzar el régimen máximo del motor, un elemento que sí incorporan todos los Honda destinados al mercado interior. Los nipones están orgullosos de su primer anti-Ferrari y piensan construir otros.

MAS AUTOVIAS OTROS CIEN KILOMETROS NUEVOS

El MOPU ha sacado a concurso en agosto más de cien kilómetros de nuevos tramos de autovía y variantes de población, con un presupuesto global de 50.000 millones de pesetas. El tramo de autovía de mayor extensión de este paquete es el de Alhama de Murcia-Puerto Lumbreras, entre los p.k. 257 y 305 de la N-340. También figuran las variantes de Navalmodal de la Mata, en la Autovía de Extremadura y la variante de Estepona en la Autovía de la Costa del Sol.



SUBASTAS DE CLASICOS MUCHA MAS FIEBRE

La última subasta de Christie's, celebrada en la localidad americana de Pebble Beach, ha sacado a la luz coches de marcas tan carismáticas como Cadillac, Duesenberg, Packard, Rolls-Royce, Bentley o Hispano-Suiza, con un acento especial en los Ferrari, con un ejemplar excepcional expuesto en nuestras páginas la semana pasada: el Daytona conducido por Paul Newman en las 24 horas de Daytona de 1978, los Cobra Shelby o el Auto Unión de 1935, conducido en Silverstone por el campeón John Surtees antes de llevar el coche a USA.

EN DOS RUEDAS RIESGO ELEVADO

En los seis primeros meses de este año el número de conductores de motocicletas y ciclomotores que fallecieron en Madrid en accidentes de tráfico fue más del doble del registrado en el mismo periodo del año anterior, según datos de la Policía Municipal. En ese tiempo han muerto dieciséis motociclistas, lo que supone un aumento del 128 por ciento.

POR EL CANAL COMO UN DISPARO

El último barco encargado de enlazar el puerto francés de Cherburgo con el puerto de Portsmouth navega por el Canal de la Mancha como un auténtico disparo. Este gigantesco catamarán, preparado para el transporte de cuatrocientos cincuenta pasajeros y 84 turismos, navega a 78 kilómetros por hora gracias al empuje de dos turbinas animadas por motores Diesel. El Gato del Mar, Sea Cat, pesa tres mil toneladas, mide 73,6 metros de longitud, de los que 55 metros sobresalen por encima de la línea de flotación, y su anchura es de 26,3 metros. El catamarán más rápido del mundo ha nacido en Australia.



ROLLS-ROYCE CON IBERIA

La línea Iberia ha contratado con Rolls-Royce la compra de 37 motores. Las mecánicas, del tipo RB211-535E4 animarán los 16 Boeing 757 adquiridos en mayo. El costo de la operación asciende a 15.500 millones de pesetas, precio que incluye los 32 motores montados en los Boeing, cinco motores de repuesto y todas las piezas extras necesarias. Las mecánicas Rolls-Royce han conseguido los certificados de fiabilidad de la Agencia Federal Americana y su silencio de marcha permite aterrizar de noche en los aeropuertos más exigentes.

VERDE Y ROJO

Por si la cosa del Golfo Pérsico va a más, las autoridades españolas ya han preparado un paquete de medidas de ahorro energético. Pues bien, una de las primeras sería limitar la velocidad máxima a 80 kilómetros por hora, algo poco concebible cuando está más que demostrado que soluciones de ese tipo no rebajan la factura petrolífera por cuanto los consumos se mantienen sin cambios.

Después de quince años de aberrante presencia, por fin van a ser eliminados los tres semáforos de la M-30 a la altura del estadio Vicente Calderón. Las pasarelas para peatones ya se están construyendo después de solventarse el problema creado por la expropiación de semejante superficie de terreno.

Esperemos que no ocurra con esas pasarelas lo mismo que con el túnel artificial de la vía de circunvalación de Palma de Mallorca que en la prueba de resistencia se hundió con todo el equipo provocando tres heridos entre los trabajadores. ¡Cómo se construye a estas alturas del siglo!

Opel está a favor de la ecología, de la guerra a la contaminación y lo acaba de demostrar con una nueva medida, digna del semáforo verde más grande: Opel retocará ¡gratuitamente! los motores de todos aquellos modelos de la marca vendidos en nuestro país que no estuvieran preparados para utilizar gasolina sin plomo. Todo un ejemplo de compromiso con el medio ambiente. Opel asumirá esos gastos con una sonrisa «verde».



FEROZA EL II SERIE ESPECIAL

El último Daihatsu del mercado español, el Feroza EL II, forma parte de una serie especial personalizada con detalles muy atractivos cuya inclusión no repercute en el precio final, que se queda en tres millones y medio de pesetas. Techo solar practicable, decoración peculiar de la carrocería, asiento posterior con respaldo divisible y tapizado interior específico son algunos de los elementos distintivos de los últimos Feroza, ya disponibles en los concesionarios.



CARL HAHN

NO SE VA

Los últimos rumores en Volkswagen apuntan a una prolongación de la carrera de Carl Hahn, del número uno de la marca, que no se jubilará a los sesenta y cinco años, edad que alcanzará en el mes de julio de 1991. Hahn se mantendrá a la cabeza del consorcio alemán durante dos o tres años más.



BALLESTA



RENAULT CLIO 1.4

LA FUERZA DEL EQUILIBRIO



VIRTUDES

- Equilibrio general
- Calidad de acabado
- Comportamiento

RENAULT CLIO 1.4 RT
PRECIO APROX. : 1.332.000

- Peso elevado
- Recuperaciones
- Dirección pesada

DEFECTOS

Es tan Clio como los demás, sin embargo en la versión de 80 caballos se descubre un equilibrio óptimo entre cualidades dinámicas y comodidad o habitabilidad interior.

NO es el modelo más potente, tampoco cuenta con un motor nuevo, caso de la versión 1,2 litros, pero el nuevo Clio 1.4 se confirma como la versión más equilibrada de las cuatro que por el momento llegarán a España en los próximos días.

Unas prestaciones honestas acompañadas de un consumo recortado. Un comportamiento excelente, paralelo a una habitabilidad y comodidad interior extraordinarias. Sin duda se trata del modelo más



CALIDAD

Los interiores se han cuidado al máximo con el ánimo de situar al Clio a la par y al lado. El espacio no es mucho mayor pero la ganancia en relación al actual modelo.

PRUEBA

Motor 16

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.390 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,8 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 80 CV (57,5 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 11,1 mkg (107 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo Weber 32. Combustible: Gasolina 87 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,45 Km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,57

Km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,03 Km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,74 Km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,96 Km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,15 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Tipo McPherson con triángulo inferior, amortiguadores con muelle y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de ruedas tiradas por brazos longitudinales amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 165/65 TR 13. Llantas de chapa de 5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 850 kg. Capacidad del depósito de combustible: 43 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 26 km/h de promedio	8,9
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,1
En conducción rápida	9,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,9
A 140 km/h de crucero	8,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	445

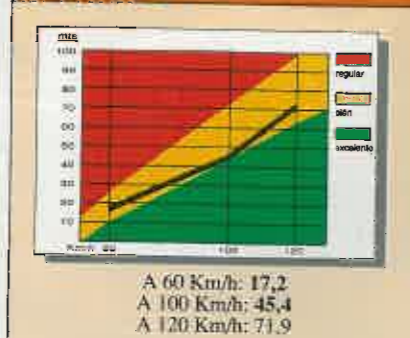
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		169
Km/h		
ACELERACION (seg.)		17,7
400 m salida parada		33,2
1.000 m salida parada		11,8
De 0 a 100 km/h		
Recorriendo (metros)		
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1	
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,2	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,2	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,8	
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,6	
De 80 a 120 km/h en 5ª	22,6	
recorriendo (metros)		
recorriendo (metros)		

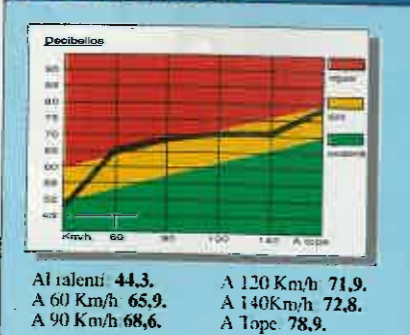
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



razonable cara a un mercado como el español.

El Clio 1.4 comparte el motor Energy con el 19 sólo que convenientemente adaptado. Se trata de un motor muy brillante y potente en relación a su cilindrada, una mecánica alegre y nerviosa que ofrece desde el ralentí hasta el tope de vueltas una estupenda respuesta, sólo frenada en este caso por una quinta excesivamente ahorrativa.

La buena labor de los técnicos de Renault se descubre también cuando de llenar el depósito de gasolina se trata. Sólo un ejemplo: en ciudad es de todos el que menos gasta, sin tener en cuenta, por supuesto, el consumo de la versión diesel.

Renault quería un coche polivalente y lo ha conseguido. El Clio 1.4 (los demás también) afronta con las mismas ganas una circulación eminentemente ciudadana así como un viaje de quinientos kilómetros cargado de bártulos. Su velocidad máxima le permite conseguir buenas me-



EFFECTIVO
El motor Energy 1.4 adaptado al Clio ofrece un buen rendimiento.

días y las aceleraciones son suficientes para quitarnos de en medio camiones y demás vehículos lentos sin arriesgar lo más mínimo. Todo ello superando el hándicap del peso, aumentado respecto al 5 y superior al de casi todos sus rivales.

El Clio ha ganado en tamaño debido a que su estructura ha sufrido modificaciones. La plataforma es ahora mayor, y no sólo es más ancha, sino que es el que dispone de una mayor longitud entre ejes. Todo ello unido a un excelente trabajo realizado en la suspensión le permiten enfrentarse con cualquier tipo de carreteras o de conducción sin ningún complejo.

El comportamiento del nuevo Renault se iguala ya al de los mejores del segmento (Peugeot 205, Volkswagen Polo) con unas virtudes dinámicas que también repercuten de alguna manera en el confort de los ocupantes.

En este aspecto tan importante para la mayoría de los usuarios, la marca francesa también ha echado el resto aunque el objetivo se ha conseguido a medias.

No podían faltar en un nuevo modelo unos interiores renovados, y el Clio no ha sido una excepción. Nuevo tablero de ins-



MECANICA		
MOTOR	Bueno	Brillante y sube de vueltas con alegría. A la vez es sencillo y requiere poco mantenimiento
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Conserva la precisión del cinco pero es a la vez más rápida. Muy agradable de utilizar.
TRANSMISION	Normal	Una quinta demastado ahorrativa penaliza el buen aprovechamiento de la mecánica.

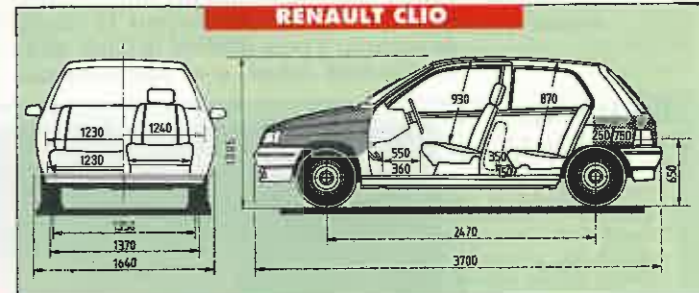
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Es bueno en general aunque varía mucho en función del tipo de asiento que monte.
CLIMATIZACION	Normal	Se ha revisado mejorándola ligeramente. La opción de aire acondicionado es recomendable
SONORIDAD	Excelente	Se ha conseguido un aislamiento acústico perfecto con lo que aumenta el placer de conducir.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Es firme y precisa pero pesada de manejar además no está disponible la opción de asistencia.
FRENOS	Excelente	Se han mejorado en relación al cinco. Sin duda son suficientes para detener al Clio 1.4
SUSPENSION	Excelente	Es firme y filtra bien la carretera sin embargo es cómoda y efectiva para los pasajeros.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Se han ganado algunos centímetros interiormente a costa de una plataforma mayor.
MALETERO	Bueno	También ha aumentado en relación al anterior modelo. Suficiente para un equipaje normal.
CALIDAD	Excelente	Ha aumentado de una manera impresionante, está claro que es lo que pide el público.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Una de las mejores del grupo. Sin duda su buena aerodinámica repercute en ello.
ACELERACION	Buena	Los desarrollos de las tres primeras marchas están bien escalonados. Buena aceleración.
RECUPERACION	Buena	No es un aspecto en el que destaque demasiado el Clio 1.4. La quinta es muy ahorrativa.

ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	Está en un término medio y se puede considerar bueno teniendo en cuenta las prestaciones.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Es completo y las opciones son interesantes aunque falta alguna importante
PRECIO	Bueno	Está en línea con lo que la marca ofrece con su producto. La evolución del coche lo vale.



trumentos, nuevos asientos, nueva disposición de los mandos, inexistencia de aristas cortantes o peligrosas. En cuanto a espacio para los ocupantes no se encuentran tantas novedades. Sin duda el espacio en la parte delantera ha aumentado, es mayor la sensación de amplitud respecto al anterior modelo y los asientos recogen algo mejor el cuerpo. En la parte trasera las cosas han mejorado sobre todo en el espacio para las piernas, pero sin embargo la altura al techo, sobre todo para los más altos (la mayoría de los jóvenes), nos ha parecido bastante limitada.

El nuevo diseño de la carrocería y en concreto la línea descendente del techo al llegar al portón posterior, han mejorado la aerodinámica pero dificultan la entrada a las plazas posteriores de la versión cinco puertas.

El maletero por su parte y aunque a simple vista no lo parezca, también ha aumentado ligeramente.

Pero quizá sea la insonorización uno de los factores que más influyen para conseguir una atmósfera interior agradable. En el Clio se ha conseguido aislar el habitáculo del exterior potenciando esa sensación.

No cabe duda, se empieza a comercializar un producto muy superior en relación al cinco actual. Pero Renault no ha sido la primera, otras marcas como Ford o Fiat se han adelantado con modelos modernos y competitivos. En las siguientes páginas analizamos lo que frente a la competencia es capaz de lograr el Clio 1.4.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Fasa Renault Avda. de Burgos, 89 28050 Madrid. Telf (91) 766 1900
Garantía: Un año sin límite de kilómetros Red depositaria 1.400 puntos de asistencia técnica en toda España.

Andrés Más
Fotos: Alfonso J. Nieto

EL CLIO FRENTE A SUS RIVALES

GUERRA FRIA

CHO modelos nuevos van a incrementar en estos días la gran oferta de vehículos de pequeño tamaño existente en nuestro país.

En este caso, el Clio 1.4 se compara con la actual oferta de utilitarios polivalentes. Siete rivales ajenos a la marca y uno, el Supercinco, que deja el testigo al recién llegado aunque por el momento compartan la clientela.

De este enfrentamiento se saca en claro una cosa. El Clio se sitúa a un nivel interesante dentro de los primeros lugares. Ha mejorado en aspectos importantísimos como el comportamiento, la calidad de acabado y presentación, la línea, ahora mucho más actual, y el equipamiento.



Renault no ha sido la primera en darse cuenta de que había que reforzar éste segmento, pero aunque llega tarde llega bien preparada. No hay que olvidar que a la competencia actual hay que sumarle en un futuro cercano el desembarco japonés. El Clio 1.4 nos ha gustado mucho, quizá más de lo que esperábamos.

CLIO FRENTE A
CITROEN AX
14 Tzs

Su poco peso sigue causando estragos entre todos los rivales. Esta virtud está directamente relacionada con el bajo consumo y las prestaciones brillantes. Desgraciadamente ser el más pequeño le penaliza en cuanto hay que

cargar el coche más de la cuenta ya sean pasajeros o maletas. El Citroën es el más barato del grupo por lo que el Clio lo tiene difícil en este aspecto. Su comportamiento es bueno aunque balancea algo más de la cuenta.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.360 centímetros cúbicos. **Potencia:** 70 caballos. **Velocidad máxima:** 168 Km/h. **Aceleración 0 a 100 Km/h:** 11,7 segundos. **Consumo medio ponderado:** 6,9 l/100 Km. **Volumen del maletero:** 187 litros. **Precio final:** 1.336.586 pesetas.

GANA EN...

Consumo de combustible
Precio final
Peso total

PIERDE EN...

Habitabilidad
Capacidad del maletero
Comportamiento

CLIO FRENTE A
FIAT UNO IE
SX

Fiat es una de las marcas que se adelantó en su día con la renovación de su utilitario Uno. El cambio fue importante y se avanzó mucho en calidad de acabado y en diseño. Ahora será uno de los principales rivales del

Clio. El Uno da ocho caballos menos que el Clio de nuestra prueba y se muestra algo más perezoso debido también a los largos desarrollos con los que consigue su buen consumo. En precio el Fiat no lo tiene fácil.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.372 centímetros cúbicos. **Potencia:** 72 caballos. **Velocidad máxima:** 163 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 Km/h:** 13,7 segundos. **Consumo medio ponderado:** 6,9 l/100 Km. **Volumen del maletero:** 298 litros. **Precio final:** 1.467.869 pesetas.

GANA EN...

Habitabilidad
Consumo de combustible
Volumen del maletero

PIERDE EN...

Manejo del cambio
Prestaciones
Comportamiento

CLIO FRENTE A
FORD
FIESTA CLX

Puede que sea el más duro contrincante para el Clio. Recién renovado y gozando de un magnífico equilibrio, el Fiesta sin embargo tiene ya que compartir sus triunfos con los recién llegados. La versión de esta com-

parativa lleva las de perder en algunos aspectos. El Clio con algún caballo más, maletero mejor preparado y un consumo razonable sin entrar en el tema comportamiento, enseña sus garras. El precio será un tema decisivo.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.392 centímetros cúbicos. **Potencia:** 75 caballos. **Velocidad máxima:** 167 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 Km/h:** 14,5 segundos. **Consumo medio ponderado:** 8,6 l/100 Km. **Volumen del maletero:** 194 litros. **Precio final:** 1.343.819 pesetas.

GANA EN...

Acabado general
Autonomía
Espacio para ocupantes de atrás

PIERDE EN...

Prestaciones
Consumo de combustible
Capacidad del maletero

CLIO FRENTE A
OPEL CORSA
GL 1.4

En puertas de recibir una inyección de juventud (en octubre nueva imagen e interiores), el Corsa 1.4 carga con el peso de los años. No obstante la mecánica de esta versión fue renovada recientemente. En cualquier caso

el Corsa es de los más pequeños del grupo y su habitabilidad se ha quedado pequeña si la comparamos con los recién llegados. La fiabilidad Opel y el grado de satisfacción de los usuarios juegan la mejor baza.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.389 centímetros cúbicos. **Potencia:** 75 caballos. **Velocidad máxima:** 163 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 Km/h:** 12,7s. **Consumo medio ponderado:** 6,7 l/100 Km. **Volumen del maletero:** 200 litros. **Precio final:** 1.348.069 pesetas.

GANA EN...

Consumo de combustible
Autonomía
Altura para los pasajeros

PIERDE EN...

Prestaciones
Habitabilidad
Comportamiento

CLIO FRENTE A
PEUGEOT
205 GT

Si hay un coche que destaca por su intachable estabilidad éste es el Peugeot 205. En el Clio se ha llegado a un compromiso casi ideal entre comportamiento y comodidad, pero en ningún caso se ha superado al Peugeot. Es

el segundo más potente del grupo, y consigue las mejores prestaciones y un consumo impresionante. Pero los años se notan, y tanto en aspectos como el acabado o insonorización como en habitabilidad el Clio se impone.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.360 centímetros cúbicos. **Potencia:** 85 caballos. **Velocidad máxima:** 175 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 Km/h:** 10,9 segundos. **Consumo medio ponderado:** 7,7 l/100Km. **Volumen del maletero:** 264l. **Precio final:** 1.524.993 pesetas

GANA EN...

Prestaciones
Consumo de combustible
Comportamiento

PIERDE EN...

Acabado y equipamiento
Amplitud interior
Insonorización

CLIO FRENTA A
RENAULT 5
GTL



El conocido Renault 5, ha aguantado todo desde su nacimiento hace dieciocho años, pero con la llegada de los más recientes productos ya no quedaba otro remedio que sustituirle. El Clio 1.4 no tiene nada que

ver con el Cinco GTL. Es mejor en casi todo excepto en consumo. En el Clio 1.4 se han conservado todas las virtudes del anterior y se han corregido los defectos como podían ser el excesivo balanceo o la mala insonorización.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.397 centímetros cúbicos. Potencia: 72 caballos. Velocidad máxima: 162 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 13,1 segundos. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 Km. Volumen del maletero: 188 litros. Precio final: 1.396.118 pesetas.

GANAN EN...

Consumo de combustible
Precio

PIERDE EN...

Prestaciones
Habitabilidad
Comportamiento rutero

CLIO FRENTA A
SEAT IBIZA
GLX



Al no haber una versión equivalente, nuestro Ibiza tiene 90 caballos (el más potente) y un precio más elevado. Aún así, el Clio 1.4 le supera en prestaciones, consumo, etc. El Seat cuenta con una mecánica brillante, pero

su peso le traiciona. Hasta hace poco contaba con el mayor maletero pero los nuevos modelos no perdonan. En cuanto a equipamiento en Seat cuidan este aspecto más que otras marcas y se incluye el aire acondicionado.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.461 centímetros cúbicos. Potencia: 90 caballos. Velocidad máxima: 166 Km/h. Aceleración 0 a 100 Km/h: 12 segundos. Consumo medio ponderado: 9,2 l/100 Km. Volumen del maletero: 235 litros. Precio final: 1.663.788 pesetas.

GANAN EN...

Espacio pasajeros de atrás
Autonomía
Personalidad

PIERDE EN...

Prestaciones
Precio
Comportamiento

CLIO FRENTA A
VOLKSWAGEN
POLO GT



Con un acabado impecable, el Volkswagen Polo es un hueso duro de roer en este apartado, aunque peca de una pobre presentación, aspecto en el que el Clio 1.4 lo supera. La dureza y fiabilidad del Polo, han sido vir-

tudes adjudicadas al Volkswagen desde el principio, pero el Clio 1.4 le puede atacar en otros frentes como el de prestaciones o habitabilidad. Hay que recordar que el Polo es el único que no cuenta con carrocería de cinco puertas.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.272 centímetros cúbicos. Potencia: 75 caballos. Velocidad máxima: 164 Km/h. Aceleración de 0 a 100 Km/h: 12,1 segundos. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 Km. Volumen del maletero: 195 litros. Precio final: 1.398.343 pesetas.

GANAN EN...

Consumo de combustible
Altura en el habitáculo
Comportamiento

PIERDE EN...

Prestaciones
Volumen del maletero
Equipamiento



GAMA RENAULT CLIO
DESAFIO TOTAL



A Renault no le ha hecho falta utilizar grandes dosis de efectos especiales en sus Clio para conseguir llamar la atención. En Francia el éxito ha sido rotundo y en nuestro país se espera también que lo sea.

Aquí en un principio sólo dispondremos de carrocerías con cinco puertas, ya que el departamento de marketing piensa que son los modelos que de momento más se van a vender, aparte de dar una imagen más familiar.

Las motorizaciones serán cuatro, tres de gasolina: 1.2, 1.4 y 1.7 y una versión con motor de gasóleo: 1.9D. Se podrán elegir además tres tipos de acabado: RL, RN, y RT. El RL es el más sencillo y en él destacan los cinturones de seguridad enrollables y regulables en altura, cinturones traseros, dos espejos retrovisores, reposacabezas regulables en altura, o el testigo de desgaste de frenos.

Este equipamiento RL sólo estará disponible con la motorización 1.2.

En los Clio 1.2, 1.4 y 1.9D se podrá elegir el acabado RN, bastante más completo y del que se podrían destacar el encendedor, las lamparas halógenas, lunas tintadas, reloj, lavaparabrisas con cadenciador y la posibilidad de acceder a op-

ciones como los elevallunas eléctricos el cierre centralizado o los asientos traseros abatibles por partes.

El acabado RT es el más completo y lujoso. Todas las versiones pueden equiparlo y convierte al Clio en uno de los vehículos mejor cuidados de su segmento. En él todo lo que anteriormente habíamos señalado como opción, se incluye de serie. Y además también monta cuenta-revoluciones en el 1.4 y 1.7, indicador de nivel de aceite y de temperatura de agua en los modelos de gasolina, telemando con infrarrojos, o alarma de olvido de luces.

De momento las opciones disponibles son: el aire acondicionado (1.4 y 1.7 en acabado RT), la dirección asistida (1.7 RT y versiones diesel), las llantas de aluminio (1.7 RT).

Los colores disponibles para todos los modelos son muy llamativos, algo que siempre ha caracterizado a la marca. En total son 13 los tonos a elegir en las versiones 1.2, 1.4 y 1.9 y ocho las disponibles para la versión más potente, el Clio 1.7.

En total ocho versiones del nuevo Clio combinando motorizaciones y acabados, sin duda una gama bastante completa en la que a pesar de todo se echan en falta modelos de tres puertas, más juveniles y atractivos aunque menos polivalentes. Estos sin duda llegaran más adelante acompañados de versiones más deportivas.

FICHA TECNICA

	1.2	1.7	1.9 DIESEL
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.171	1.721	1.870
Arbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Un carburador	Carb. doble cuerpo	Bomba rotativa
Compresión	9,2 a 1	9,5 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (43 Kw)/6 000	92 CV (66 Kw)/5 750	65 CV (47 Kw)/4 500
Par máximo / r.p.m.	8,9 mkg (85 Nm)/3 500	14 mkg (135 Nm)/3 000	12,3 mkg (118 Nm)/2 250
TRANSMISION			
Traacción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 4 ó 5 vel.	Manual, de 5 vel.	Manual, de 5 vel.
Velocidad a 1 000 rpm 1º/2º/3º	7,69/12,9/18,01	8,4/13,94/19,66	8,16/14,86/23,02
Velocidad a 1 000 rpm 4º/5º	24,59/29,94	26,88/34,37	31,47/38,27
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION			
Sistema	De cremallera	De cremallera, asist. (op)	De cremallera, asist. (op)
Vueltas de volante	3,8	3,8 (3,4 con asistencia)	3,8 (3,4 con asistencia)
Diámetro de giro (m)	10,15	10,15	10,15
FRENOS			
Delante	Discos	Discos ventilados	Discos
Detrás	Tambores	Tambores/Discos (ABS)	Tambores
Antibloqueo	No	Opcional	No
SUSPENSIONES			
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Chapa (4,5) X 13)	Chapa (5,5) X 14)	Chapa (5) X 13)
Neumáticos	155/70 SR 13	165/60 HR 14	155/70 TR 13
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	835	915	915
Capacidad del depósito de combustible	43	43	43



NUEVO FORD ESCORT / ORION

FUERZA CONSERVADORA

Enviado especial
Alberto Mallo

Pocas semanas antes de que el nuevo Ford llegue al mercado hemos podido conducirlo por primera vez para descubrir un modelo eminentemente conservador, pero muy mejorado respecto a su predecesor.

BAJO una carrocería que es una prudente evolución de la del anterior modelo, se esconde una mecánica renovada con aspectos destacables como un sistema de frenos antibloqueo, unos motores levemente evolucionados, una suspensión posterior de diseño diferente y un cúmulo de modificaciones, que hacen si cabe la conducción del nuevo Ford más suave y confortable. Con su mayor amplitud interior y un nivel de equipamiento siempre más completo, son los aspectos más característicos en los que se articulan las bazas de esta nueva familia de modelos.

Los interiores responden al habitual estilo Ford y el puesto de conducción es correcto con múltiples posibilidades de reglaje en los modelos más equipados. Aspectos tales como el asiento regulable en altura o el volante regulable en profundidad, son determinantes. El único aspecto negativo es que el tapizado de los asientos resulta extremadamente caluroso.

Hay detalles innovadores que se agradecen por su funcionalidad, como el mando de reglaje del asiento, situado en el lateral, junto a la palanca del freno de mano; más accesible que en los huecos habituales. También hay un cajón portaobjetos bajo el asiento de la derecha.

Un cambio y una dirección muy suaves contribuyen a esa sensación de facilidad que caracteriza el funcionamiento del

nuevo Escort / Orion. Sin embargo, la dirección está excesivamente desmultiplicada y se necesitan cuatro vueltas y media para girar de un extremo a otro. Destaca en lo positivo la reducción del diámetro de giro respecto al anterior modelo, lo que mejorará sus aptitudes urbanas. Las versiones más equipadas dispondrán de dirección asistida.

La suavidad de la suspensión es otra característica. Ford ha pretendido mejorar en lo posible los puntos débiles del antiguo Escort y esa pauta se repite en casi todos los apartados. Pero tal vez la suspensión es excesivamente blanda -lo mismo que lenta la dirección- cuando se conduce deportivamente. Claro que más adelante llegarán los modelos RS 2000, XR 3i y Cosworth 4 x 4 (estos dos en 1992), auténticamente deportivos.

Otra diferencia importante se refiere a la capacidad interior. Si en las formas externas los responsables de la marca han optado por la vía más simple de mejorar lo ya existente, sin cambios radicales, el interior es ahora considerablemente más amplio. La longitud total prácticamente no ha variado -sólo es un centímetro más largo-, pero la distancia entre ejes sí ha dado un salto importante, nada menos que doce centímetros que se traducen en mayor espacio en sentido longitudinal para los ocupantes, quienes también disponen de mayor anchura.

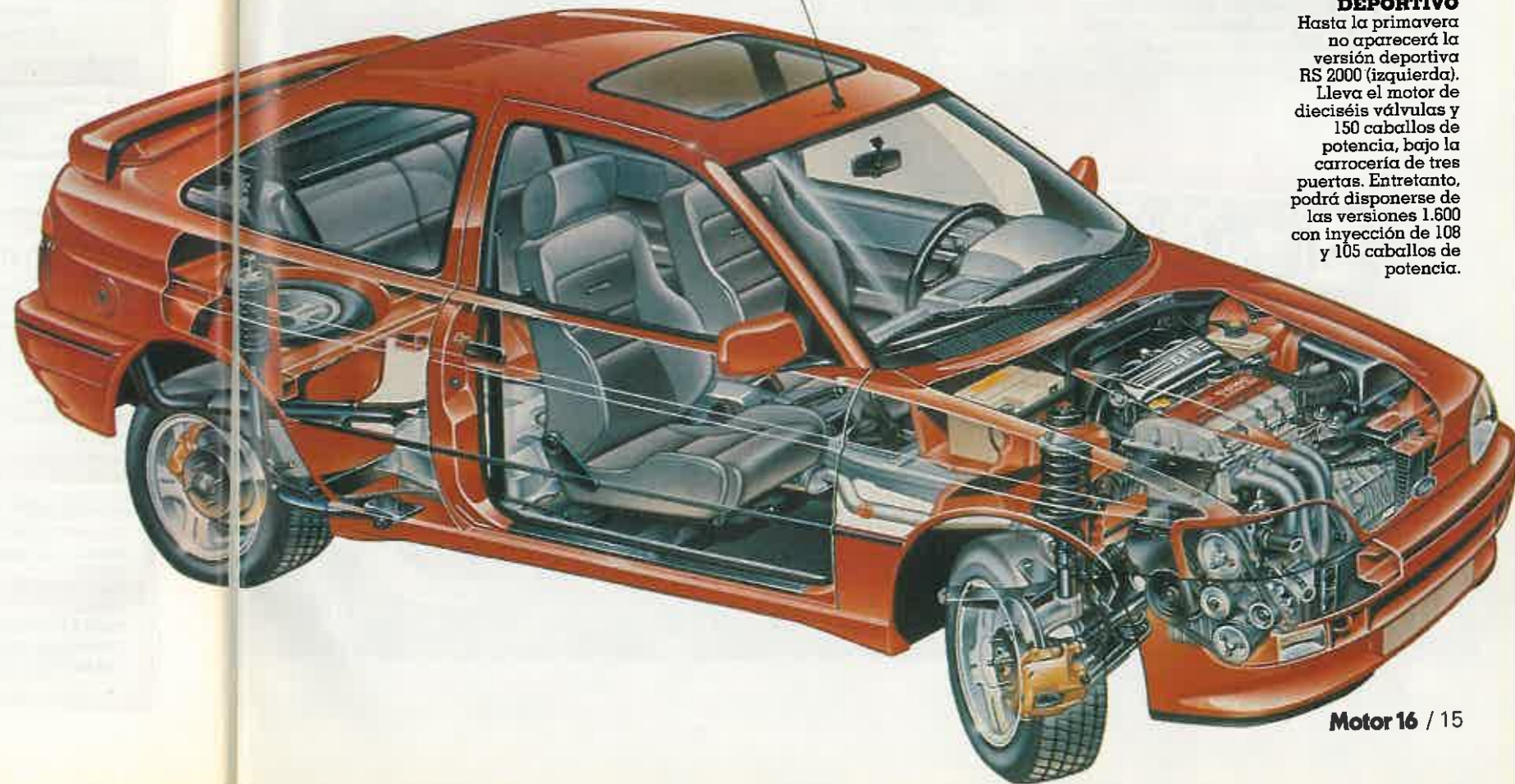
Respecto a las prestaciones, nuestros lectores ya conocen los datos oficiales publicados en nuestro número anterior, pero en términos generales puede decirse que las versiones de 1.600 centímetros cúbicos tienen un andar digno, sin grandes alardes en aceleración, pero con buena velocidad punta y una suspensión básicamente mucho mejor resuelta que la anterior. De momento, serán precisamente estas versiones de 1.600 centímetros cúbicos las que llegarán al mercado español, decisión tomada con buen criterio, pues el 1.400 es algo decepcionante, tanto en prestaciones como en comportamiento. Su comercialización dará inicio el 4 de octubre con las siguientes versiones: 1.6 (90 caballos de potencia), 1.6 i (108 caballos), 1.6 i con catalizador (105 caballos) y la diesel 1.8 D (60 caballos). Los de gasolina podrán utilizar gasolina sin plomo. Las versiones que se vendan en un principio en España serán CLX, Ghia y S, esta última con una amortiguación más dura. A nivel de equipamiento y según versiones, se dispondrá de aire acondicionado, dirección asistida, cinturones de seguridad regulables en altura, cerraduras y elevallas eléctricas, cambio automático de tipo continuo (CTX), etc.

Más adelante se completará la gama con versiones de gasolina de 1.400 centímetros cúbicos y turbodiesel (90 caballos de potencia), mientras que el deportivo RS 2000, con culata de dieciséis válvulas y 150 caballos de potencia (208 kilómetros por hora y 8,5 segundos para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora) no se presentará hasta la primavera del 91. ○



CONFORTEABLE.
El nuevo Escort es, ante todo, un coche cómodo y portador de la filosofía del modelo anterior. De momento se venderán las versiones 1.600.

DEPORTIVO
Hasta la primavera no aparecerá la versión deportiva RS 2000 (izquierda). Lleva el motor de dieciséis válvulas y 150 caballos de potencia, bajo la carrocería de tres puertas. Entretanto, podrá disponerse de las versiones 1.600 con inyección de 108 y 105 caballos de potencia.



AUDI COUPE S2

EL REGRESO DE UN CAMPEON

El circuito de Nurburgring ha sido testigo de los primeros kilómetros recorridos por el Audi Coupé S2. Un circuito impresionante para poner a punto un modelo impresionante, para sacarle el máximo jugo al heredero del Sport Quattro S1, famoso por sus victorias a mediados de los 80 en el Campeonato del Mundo de Rallyes.

Ahora regresa un campeón provisto de los mejores medios, un campeón capaz de enfrentarse sin miedo a vehículos de la talla del BMW M3 Sport o del Mercedes 190 2.5 16 V.

Mecánicamente se ha recurrido al cinco cilindros de 2.2 litros con 20 válvulas, turbo e intercambiador de calor. Se han conseguido 220 caballos aunque lo que más llama la atención es la cifra de par máximo, 31,5 y a las revoluciones que se obtiene, 1.950, tratándose de una mecánica turboalimentada. En el S2 destaca el amplio margen de revoluciones del que se dispone para exprimir lo mejor del cinco cilindros.

Un coche de carreras vestido de calle, un deportivo que alcanza una velocidad máxima de 248 kilómetros por hora y que llega a los 100 kilómetros por hora en tan sólo 6,1 segundos, ha debido ser sometido a una preparación que le permita soportar la nueva potencia y prestaciones.



NO FALTA NADA
Aire acondicionado, asientos deportivos, volante especial de tres radios. Todo lo necesario para sentir sensaciones distintas en un deportivo de 220 caballos.

En este aspecto se han reforzado suspensión y amortiguadores, y también se ha aumentado el tamaño de las barras estabilizadoras. A esto hay que sumarle la utilización de unos neumáticos anchos y de perfil bajo (205/55 ZR 16").

Con tracción a las cuatro ruedas y esa medida de neumáticos, se ha procurado que la dirección no presente ningún tipo de problemas, y para

lograrlo se ha recurrido al sistema Servotronic.

El cambio, de cinco marchas, así como el embrague hidráulico también se han adaptado a este modelo y a los 220 caballos de potencia. Por su parte, el sistema de tracción es el conocido con diferencial autobloqueante central Torsen que reparte la potencia entre ambos ejes según las condiciones del terreno. Cuatro grandes discos auxiliados por un antibloqueo son los

BUENA RAZA
El cinco cilindros dotado de 20 válvulas, turbo e intercambiador de calor da 220 caballos y lanza al Audi Coupé más potente a una velocidad máxima de 248 kilómetros por hora.



encargados de detener al S2 con efectividad cuando las circunstancias lo requieran.

Exteriormente el nuevo Audi tiene un aire bastante más deportivo de lo habitual con un frontal similar al V8 y una mayor utilización de faldones aerodinámicos. En el equipamiento, destacan los asientos deportivos, los faros con limpiacristales, las llantas de aleación, el volante deportivo, los relojes del cuadro en color gris claro y el radiocassette con seis altavoces.

A.M.

FICHA TECNICA

AUDI COUPE S 2	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.226
Árbol de levas	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. elect. + Turbointercooler
Compresión	9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	220 CV (162 Kw)/5.900
Par máximo / r.p.m.	31,5 mkg (309 Nm)/1.950
TRANSMISION	
Tracción	Integral, a las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,6
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Discos vent./Discos + ABS
SUSPENSIÓN	
Delantera	Tipo McPherson
Trasera	Tipo McPherson
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.420
Largo/ancho/alto (mm)	4.401/1.716/1.375
Capacidad del depósito (l)	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad Máxima (km/h)	248
Consumo Urbano (l/100 km)	14,3
A 90 km/h (l/100 km)	7,6
A 120 km/h (l/100 km)	9,3



GRAN AUTO 16

AÑO II • N.º 11 • SEPTIEMBRE 1986 • 400 PTAS.



PRIMERA CLASE
BMW Z1 y Porsche 944 S2 Cabrio
Mercedes 300 CE 24V



EXCLUSIVA
Honda NSX
RIVAL DEL FERRARI 348

A LA VENTA EL VIERNES DIA 31

AIRES DISTINTOS

En exclusiva: el HONDA NSX, primer gran deportivo japonés, enfrentado al FERRARI 348 tb, rey de la categoría. Los descapotables están de moda: el BMW Z1 y el PORSCHE 944 S2 CABRIO, soluciones distintas pero igualmente válidas. Un primera clase de categoría, el MERCEDES 300 CE, ofrece mucho más gracias a su motor de 24 válvulas y a su cambio automático de cinco velocidades. NISSAN TERRANO, un todo terreno de lujo que tiene mucho que decir en el mercado. Todo esto y mucho más en GRAN AUTO 16. No la deje pasar.

CONTINUAN LAS OFERTAS

A pesar del periodo vacacional, todas las marcas continúan con su amplia gama de ofertas y no parece que vayan a tomarse el más mínimo respiro aunque sólo sea pensando en el gran esfuerzo promocional que van a tener que hacer al regreso de vacaciones.

Así, Ford y Opel mantienen las mismas ofertas desde el mes de Junio. Sólo Opel aumenta el descuento de algunas versiones del Corsa hasta las 160.000 pesetas. Renault continúa con la misma campaña promocional de junio en los R-5 y R-19.

Citroën sube la oferta en el AX y repite para los BX la oferta de junio, pero en ambos modelos hay versiones a las que no alcanzan las ofertas y, en ninguno de

los casos, se incluyen los radiocassettes gratis, como en las ofertas anteriores.

Peugeot suprime el sistema de cuotas iguales (de principio a fin) en las financiación y, en cambio, sobrevalora en cien mil pesetas el coche usado para la compra de un modelo 309.

Seat mantiene la oferta del Terra y la aumenta hasta las 200.000 pesetas en algunos casos. También suprime la de los Ibiza 1.5 y mantiene, aunque en menor cuantía, la de las versiones Disco y Special. En los Málaga se siguen ofertando sólo las versiones GLX. Por otra parte, la oferta de los Polo Coupé, se amplía a toda la gama de los Polo, pero dependiendo del tipo de financiación.

MARCA	MODELO	OFERTA
CITROEN	AX y BX	Ahorro de hasta 150.000 ptas., según versiones.
FASA-RENAULT	R-5 R-19	Hasta 200.000 ptas. de ahorro, según versiones. 119.000 ptas. menos, excepto en las versiones TXI y 16V.
FORD	Escort y Orion	Hasta 200.000 ptas. menos, o aire acondicionado gratis.
OPEL	Corsa	160.000 ptas. de descuento, excepto en las versiones Vany Jaca.
	Kadett 4 P.	175.000 ptas. de descuento, dejando el coche usado.
	Kadett (Gama) Top, Dream y GSI	125.000 ptas. de descuento (dejando el coche usado) excepto en las versiones Top, Dream y GSI 11 V. 50.000 ptas de descuento.
PEUGEOT	309	100.000 ptas. de sobretasación en el coche usado
SEAT - VW	Terra	De 100.000 a 200.000 ptas. más o menos por el coche usado
	Disco y Special	De 90.000 a 140.000 ptas. de descuento, dejando el coche usado.
	Málaga GLX Polo	Aire acondicionado gratis y además 100.000 ptas. de sobrevaloración del coche usado. Hasta 200.000 de ahorro, dependiendo de la financiación.
SKODA		133.000 ptas menos.

Las ofertas se entienden que son válidas hasta final de mes para Península y Baleares, modelos en stock y no acumulables a otras promociones.

OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID

MOTOR RONDA que se encuentra en la Ronda de Toledo número 14 tiene a la venta esta semana un todo terreno Mercedes Benz 240 GD. Este vehículo se matriculó en 1988, es de color azul y sólo ha recorrido 20.000 kilómetros. La garantía es por tres meses y su precio es interesante: 4.500.000 pesetas.



BARCELONA

POR 1.560.000 pesetas se puede adquirir en Consava 3, en la Autovía de Castelldefels, km 5,8, un Renault 19 GTD matriculado a principios de este año con 0 km en su marcador. El coche es de color azul metalizado, no lleva extras, aunque cuenta con dirección asistida y dispone de una garantía de 1 año.



EN POCAS PALABRAS

● CARAVANAS ATLANTIC

Se acaba de constituir en Pontevedra la empresa Caravanas Atlantic. Esta empresa es fruto del acuerdo al que han llegado, Caravanas del Noroeste, Boos y un grupo especializado italiano. En el primer año está previsto que se fabriquen 800 unidades, para llegar a las 5.000 en un plazo no superior a los 3 años. El 60 por ciento de la producción se va a dedicar a la exportación, principalmente a países como Italia, Alemania, Holanda, etc. La superficie de las instalaciones de Caravanas Atlantic es de 3.000 metros y en ellos se ensamblarán las caravanas. De momento se ha presentado el primer prototipo, cuyo diseño corresponde al arquitecto italiano Ravaoli.

● LLANTAS MAD' IN

Werk Motorsport se encarga de importar para nuestro país las llantas Mad'in. Se trata de llantas de tres piezas fabricadas en duraluminio. Estas ruedas se emplean en diversos modelos de competición de la Fórmula Renault o en la Copa Alfa Romeo en Francia. El importador Werk Motorsport se encuentra en la calle Trafalgar número 64 de Barcelona y su teléfono es el (93) 3018647.



● HERTZ EN VACACIONES

Durante el periodo vacacional la empresa de alquiler de automóviles Hertz ha puesto en marcha una serie de tarifas especiales que se enfocan principalmente hacia los viajes de negocios. Además Hertz ha potenciado su conocido servicio Europa sobre ruedas que ofrece tarifas especiales desde tres días y en ciertos destinos seleccionados desde dos días. Este servicio incluye kilometraje ilimitado, renuncia a daños por colisión e impuestos locales.

● MAQUINA PARA NEUMATICOS

En Barcelona se acaba de instalar en una céntrica gasolinera una máquina de inflar neumáticos que cuenta con la peculiaridad de ofrecer la información en seis idiomas, respondiendo mediante un sintetizador de voz a las necesidades del usuario. El funcionamiento de este prototipo de la marca Racssa es sencillo: se selecciona el idioma, se introduce el modelo y la marca y la máquina procede al hinchado automático de los neumáticos. La empresa Racssa tiene previsto iniciar la comercialización de esta máquina en el mes de septiembre y su precio de venta rondará las 380.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Granada GHD 2.9 i Familiar, Sierra CL 1.8 4p, etc.

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like 280 E, 280 CE, 280 TE, etc.

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 i, etc.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like 205 Junior 3p, 205 XL, etc.

OPEL

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

LANCIA

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

MERCEDES BENZ

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

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like 205 Junior 3p, 205 XL, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like 924 Coupé, 924 Turbo, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like R4, R4 TL, etc.

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like R4 TL, R4 GTL, R4 TS, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Metro 1.0, Metro 1.3, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Panda 35, Panda 45, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like 244 GL, 244 GLE, etc.

TALBOT

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Samba LE, Samba GL, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Polo Bunny 1.0, Polo 40 C, etc.

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like Polo Classic Bel Air, Polo Fox Diesel, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like 244 GL, 244 GLE, etc.

OTRAS MARCAS

Table with columns: MODELO, '89, '88, '87, '86, '85, '84, '83, '82. Rows include models like JAGUAR XJ6 4.2, Sovereing 4.2, etc.

Copyright Motor 16, 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16, 1990. Prohibida su reproducción



NUEVA SEDE DE AUTO BARAJAS

AUTO Barajas, S.A., sociedad importadora para España de los vehículos Maserati e Innocenti ha inaugurado su sede en la calle Julián Camarillo número 7.

Con tal motivo se presentaron los nuevos modelos Maserati 2.2 SE y el Spider 2.8 SE con 250 caballos y dotados de suspensión activa y catalizador.

De esta manera se centraliza en esta nueva sede la gestión y distribución de ambas marcas para toda España, dejando la gestión de venta como concesionario exclusivo de Madrid en Concha Espina nº 20.

KIT O.B.A. PARA MERCEDES

LA firma Europarts ha presentado recientemente su nuevo kit de almohadilla y pomo en madera noble para volantes originales de la firma Mercedes.

El precio del kit O.B.A. es de 27.500 pesetas para los modelos de caoba y zebrano y de

39.500 para los modelos de raíz de nogal.

La razón de ser de este producto reside en la actitud de muchos usuarios que rechazan cambiar el volante de su vehículo aunque sin embargo les gustaría añadir algún elemento de lujo y distinción.

ACUERDOS YAMAHA

EL pasado día 12 de junio, los señores Jorge Lasheras, vicepresidente-consejero delegado de Yamaha Motor España, S.A., y Angel Pons, gerente de Bel Ray España, S.A., firmaron un acuerdo de colaboración entre ambas firmas.

Así mismo, el grupo Yamaha y en su nombre Yamaha Motor España S.A., tomó recientemente la participación del 100 por ciento del capital de la compañía Lloyd Española de Automóviles S.A.,



importadora de los motores fuera borda Yamaha y de otros productos de dicho mercado.

PIONEER Y MADONNA

PIONEER Electronic Co. ha sido el patrocinador de la última gira europea de la cantante Madonna.

La gira, bautizada como «Blond Ambition», se inició en Gotemburgo (Suecia) el pasado 29 de junio y se ha desarrollado a través de ocho países europeos hasta los primeros días de agosto. En España las actuaciones se circunscribieron a las ciudades de Madrid, Barcelona y Vigo durante los pasados días 27, 29 y 30 de julio.

GUIA DE LOS RIOS DE ESPAÑA

LA revista MOPU, publicación mensual editada por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, acaba de poner a la venta un número extraordinario dedicado de forma monográfica a los ríos de España. La monografía aparece con el título de «Guía de los ríos de España», cuenta con 224 páginas y unas 400 ilustraciones y fotografías a todo color, además de un poster desplegable sobre los ríos y su entorno.



COCHES DE PLASTICO

EL Vector II, coche híbrido de plástico y acero de GE Plastic se exhibió en el congreso FISITA '90, celebrado en Turín recientemente.

Una prueba muy importante realizada en este vehículo ha sido la del choque

dinámico del capó, el primer panel horizontal de la carrocería moldeado íntegramente en materiales termoplásticos de ingeniería.

Además del capó, el coche tiene las siguientes partes en termoplásticos de ingeniería: parachoques frontales, guardabarros, puertas laterales, panel de soporte del extremo frontal, maletero, paneles traseros y dos aplicaciones bajo el capó.

La Gran Experiencia.

— ¿Qué sabemos de nuestros mayores? ■ ¿Cómo podríamos aprovechar su experiencia —sus experiencias— en la vida? ■ ¿Cómo llevarlas a la práctica? De eso se trata. ■ De que reunas un equipo en el colegio y me cuentes tus ideas: cómo lo harías. ■ Cómo sacarías partido a las experiencias de los que tanto han vivido. Porque con su ciencia, la de la vida, todos salimos ganando. ■ Lo sabemos por experiencia. ■ Y el equipo que gane, gana un millón. ■ Escríbeme hoy mismo a "**Hoy por Hoy**" poniendo en el sobre: Gran Vía, 32 28013 Madrid. Y dentro, sobre todo, pon el corazón. ■ Vamos a vivir una gran experiencia.

Con la colaboración de **Cuétara**



La radio.
Porque escuchar es de sabios.



Diab! Gabillondo.



LOS CORSA PARA EL 91 CON MEJOR ASPECTO

Al final del verano, al igual que en el mundo de la moda, las grandes multinacionales de la automoción dan a conocer sus nuevos modelos de cara a la próxima temporada. Este año la germana Opel nos presenta varias novedades, las más importantes se refieren al «new look» del pequeño de la familia, el Corsa y al nuevo corazón que late bajo el capó del Omega, un motor de seis cilindros y 2,6 litros catalizado.

LAS modificaciones que saltan a la vista realizadas en los Corsa y comunes a toda la gama, se refieren a la carrocería. La parte frontal llama la atención por sus líneas más afiladas con un capó y una parrilla de nuevo estilo; los faros también se han modificado, son ahora más reducidos y de diseño rectangular.

Las otras modificaciones exteriores que completan las novedades, afectan al para-

choques trasero, las llantas y la incorporación, dentro del equipo de serie y para todas las versiones, de un retrovisor en el lado derecho. Por dentro destaca el nuevo diseño del salpicadero, los mandos, los huecos portaobjetos, ahora más numerosos y los distintos tapizados con los que se comercializan los nuevos Corsa.

Los motores que se van a emplear para los nuevos Corsa son los de siempre. Van desde el 1.0 de 45 caballos (incorporado

en el modelo básico, el City), pasando por el 1.2 de 55 caballos y el 1.4 de 75, hasta los diesel con 50 caballos para el 1.5 y 67 para el turbo.

La versión de los Corsa que más ha cambiado es la denominada Joy; antes este modelo se distinguía porque sólo se ofrecía con una capota de lona plegable eléctricamente. Ahora los nuevos Joy ya no llevan capota de lona y se pueden adquirir sólo con carrocería de tres puertas;

NUEVO DISEÑO

El salpicadero es de nueva concepción e incluye más espacios para poder depositar objetos.



se mueven con los motores de 1,2 litros de 55 caballos y los de 1.4 y 75 caballos.

El Joy 91 es de los Corsa el más divertido y llama la atención por estar salpicado en su interior de detalles con alegres colores.

Exteriormente se reconoce por un pequeño spoiler trasero y los retrovisores pintados en el mismo tono de la carrocería. El nuevo Joy se puede adquirir en cinco colores distintos: amarillo, azul, blanco, rojo y negro.

MÁS MODERNO

La parte frontal de los Corsa llama la atención por sus líneas más afiladas y una parrilla de nuevo estilo.

Por dentro los asientos traseros son abatibles por partes, el volante es de diseño deportivo y el tablero de instrumentos se distingue por unos relojes ribeteados en blanco.

El Joy se comercializa también en versión deportiva, el Joy Sport, que aporta como novedad una caja de cambios de relación cerrada engranada al motor de 1.4 litros. Una suspensión más firme, asientos y volante deportivo, llantas de aleación de 5 x 14 pulgadas y neumáticos de 165/65,

son los otros rasgos más característicos de este pequeño deportivo que sustituye a la versión GT.

En las otras versiones de los Corsa, aparte de los cambios comunes a toda la gama, las novedades afectan sobre todo a una mejora en su equipamiento.

En el modelo básico, el City, destaca la incorporación de los cinturones traseros y los delanteros que son regulables en altura. El retrovisor interior tiene dos posiciones, una para día y otra para noche, ade-



más dispone de un piloto trasero para niebla, cuentakilómetros parcial así como dos salidas más de aire en el centro del salpicadero.

Las novedades de equipamiento en el acabado Swing, cuentan con un retrovisor derecho que se puede regular desde el interior, una consola central, cinturones de seguridad traseros, avisador de luces encendidas, tapacubos de mayor diámetro e iluminación en la guantera y en el maletero.

En las motorizaciones que incorpora esta versión, la novedad es la inclusión del motor 1.4 de 75 caballos, con lo cual, excluyendo el motor 1.6 del GSí, el Swing se comercializa con todas las mecánicas de la gama Corsa y en carrocería de tres, cuatro y cinco puertas.

La versión GL también incluye de serie los cinturones traseros y se distingue por fuera por el diseño de unos nuevos tapacubos.

Otra modificación muy importante en



MUY ALEGRE

El salpicadero del Corsa Joy es de lo más colorista. Los relojes van ribeteados en blanco.

el acabado GL es la supresión de los motores 1.2 y 1.4 en la carrocería de tres puertas.

Para finalizar, el deportivo de la gama el Corsa GSí, mantiene el evolucionado motor 1.6 de inyección que desarrolla una potencia de 100 caballos. El equipamiento sigue siendo de lo más completo y se refuerza con cinturones de seguridad traseros y elevalunas eléctricos delanteros incluidos en el equipo de serie.

Con esta nueva imagen, los Corsa se presentan con un aspecto más moderno y agresivo, que unido a unas mejoras importantes en su equipamiento, harán frente con unos buenos argumentos a las exigencias de los posibles usuarios.

S.G.



OTRA de las novedades más relevantes de Opel en su nueva gama, es el motor con el que contarán a partir de ahora los Omega. Se trata de un propulsor de 2.594 centímetros cúbicos con seis cilindros en línea. La potencia es de 150 caballos y permite al Omega 2.6 alcanzar una velocidad máxima de 215 kilómetros por hora. El coche acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 9,8 segundos (según el fabricante), lo que nos da una primera impresión de las posibilidades de esta mecánica. Hay que destacar de este motor su avanzado sistema de admisión Dual Ram desarrollado por Opel que ya ha demostrado un buen funcionamiento en el Omega 3000 24V y en el Senator 3.0i 24V. Gracias al principio de admisión de aire en dos fases, se produce una corriente uniforme que propicia un buen par motor a cualquier régimen de giro, incluso a velocidades de motor bajas.

Aparte de este motor, los Omega del '91 reciben unos

ligeros reloques exteriores que afectan a la parrilla, tapacubos, llantas, intermitentes, etc. Por dentro también habrá novedades, pero menos importantes. Todos los motores de gasolina incorporarán catalizador.

La gama Kadett también aporta importantes novedades de cara al nuevo año. De momento, y para empezar, los acabados GL y GT se sustituyen por dos versiones con nombre propio: Beauty y Frisco respectivamente, con las mismas motorizaciones y carrocerías antes existentes, aparte de nuevos equipamientos.

El Kadett Cabrio GSí contará a partir de octubre de este año con cerradura centralizada, elevalunas eléctricas y capota eléctrica. Todas las demás versiones aumentan en equipamiento incorporando accesorios que mejoran en general el placer de conducir.

Los cambios en la gama Vectra afectan sobre todo al equipamiento. La versión 4x4 podrá disponer de serie, entre otras cosas, de aire



LA GAMA SE REFUERZA



NUEVO MOTOR

Bajo el capó del Omega se esconde esta mecánica de 2,6 litros, catalizada y con seis cilindros en línea.



acondicionado y elevalunas delanteros eléctricos. El Vectra 2000 se venderá sólo en versión catalizada y el GL 2.0i se podrá disponer con carrocería de cuatro y cinco puertas. La dirección asistida se incluye en el acabado GL y los cinturones de seguridad traseros los equiparán

todas las versiones de la gama. En cuanto al modelo Senator, la versión con motor de tres litros de 177 caballos pasará a venderse catalizada y el Senator CD dispondrá de nuevos colores tanto para la carrocería como en los tapizados.

FICHA TECNICA	
	OMEGA 2.6
MOTOR	
Disposición.....	Delantero longitudinal
Nº de cilindros.....	6 en línea
Cilindrada (c.c.).....	2.594
Árbol de levas.....	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro.....	2
Alimentación.....	Inyección electrónica
Compresión.....	9,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.....	150 CV (110 Kw)/5.600
Par máximo / r.p.m.....	22,4 mkg (220 Nm)/3.600
TRANSMISION	
Traacción.....	Trasera
Caja de cambios.....	Man. 5 vel. ó Autom. 4 vel.
DIRECCION	
Sistema.....	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m).....	10,15
FRENOS	
Sistema(Del/Tras).....	Discos vent./Discos y ABS
SUSPENSIONES	
Delantera.....	Independiente
Trasera.....	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg).....	1.520
Largo/ancho/alto (mm).....	4.687/1.772/1.447
Capacidad del depósito (l).....	65
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s).....	9,8
Velocidad Máxima (km/h).....	215
Consumo Urbano (l/100 km).....	14,1
A 90 km/h (l/100 km).....	7,7
A 120 km/h (l/100 km).....	9,4

GAMA VOLVO 91

LA REVOLUCION SUECA



NUEVA LINEA
Los modelos más altos de la gama Volvo, los comparten la nueva serie 900, que cuenta con una carrocería más al gusto europeo. Otra de las novedades de esta serie es el motor de 24 válvulas del 960.

FICHA TECNICA

VOLVO 960

MOTOR

Disposición.....	Delantero longitudinal
Nº de cilindros.....	6 en línea
Cilindrada (c.c.).....	2.922
Árbol de levas.....	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro.....	4
Alimentación.....	Inyección electrónica
Compresión.....	10,7 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.....	204 CV (150 Kw) @ 6.000
Par máximo / 1 p.m.....	27,2 mkg (267 Nm) @ 3.000

TRANSMISION

Tracción.....	Trasera
Caja de cambios.....	Automática de 4 marchas

DIRECCION

Sistema.....	Cremaflera semiautista
Diámetro de giro (m).....	9,9

FRENOS

Sistema (Del/Tras).....	Discos/Discos con ABS
-------------------------	-----------------------

SUSPENSIONES

Delantera.....	Tipo McPherson
Trasera.....	Eje Multi-link

PESO Y DIMENSIONES

En orden de marcha (kg).....	1.570
Largo/ancho/alto (mm).....	4.870/1.750/1.410
Capacidad del depósito (l).....	60

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Aceleración de cero a 100 km/h (s).....	8,9
Velocidad Máxima (km/h).....	215
Consumo Urbano (l/100 km).....	13,2
Consumo Medio (l/100 km).....	10,5
A 90 km/h (l/100 km).....	7,3



VOLVO en unos días va a presentar su estrategia comercial de cara a 1991, que va a estar basada principalmente en sus dos nuevos modelos: el 940 y el 960. Unos vehículos que estéticamente rompen con los moldes establecidos hasta ahora por la marca sueca en su gama más alta. Estas dos novedades de Volvo vienen a sustituir a los 740 y 760 (sólo van a seguir fabricando el 740 en su versión más básica la GL), por lo tanto el 960 pasa a ser el buque insignia de la marca y se diferencian a simple vista por un diseño de la carrocería totalmente nuevo. Atrás quedó la luneta trasera vertical que siempre los dis-

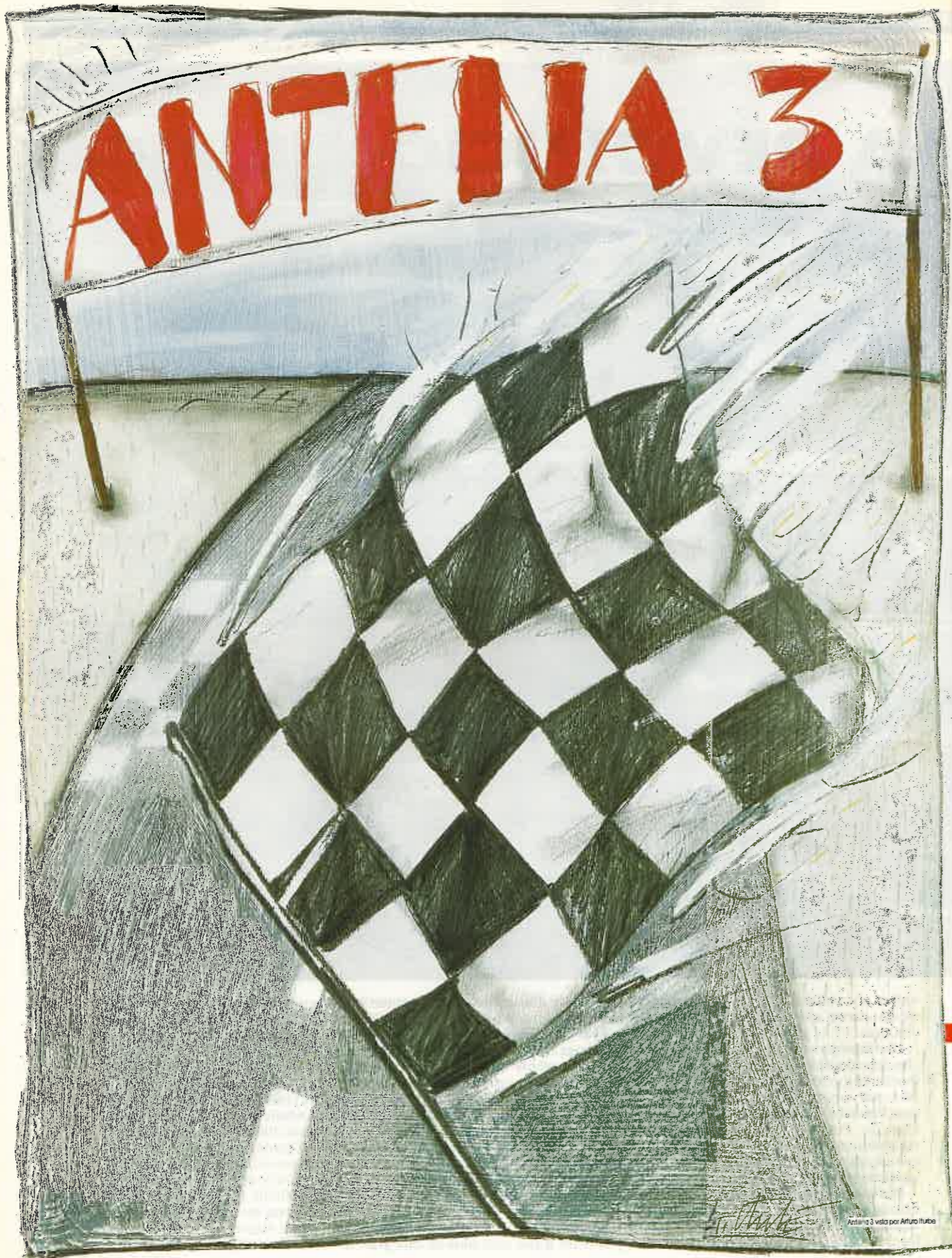
tinguió entre su competencia; ahora cuentan con una línea mucho más al gusto europeo, con la luneta más inclinada y con un diseño más suave, con menor presencia de ángulos rectos, que además de actualizar su imagen han servido para dotarles de un mejor coeficiente aerodinámico. Otra novedad de estos modelos es el motor del 960, un motor de tres litros y seis cilindros en línea, con culata de cuatro válvulas por cilindro, construido íntegramente de aluminio y dotado de soluciones de vanguardia, sin juntas y con tecnología laser para aumentar la eficacia de la combustión, además de llevar una bobina de encendido por cilindro, que

asegura una perfecta chispa en cada bujía, todo esto proporciona una potencia de 204 caballos. Mientras, en el 940 han recurrido a los motores de cuatro cilindros que venían utilizando los 740 con potencias que oscilan entre los 130 y 165 caballos y el Turbodiesel con intercooler de seis cilindros en línea con 122 caballos. Entre otros apartados mecánicos hay que destacar que el 960 se ofrece exclusivamente con una caja de cambios automática de cuatro velocidades, que controlada electrónicamente ofrece tres modos diferentes de conducción: E, económica; D, deportiva y W, invierno. También tiene un dispositivo que en caso de avería permite

volver al conductor a casa o al taller utilizando una relación hacia adelante y marcha atrás. Los interiores de la serie 900 son mucho más elegantes. Los asientos se han rediseñado y ahora resultan más confortables, por supuesto siguen manteniendo la gran habitabilidad de que siempre han hecho gala. Por lo que respecta al maletero sigue teniendo una gran capacidad y hay que destacar que la altura de carga ha bajado con lo que resulta más fácil cargarlo. Por lo que se refiere al resto de los modelos que componen la gama Volvo, van a seguir apostando fuerte por la serie 400, los 240 y los 340. La serie 400 que inclu-

ye al 440, 460 y 480 presenta como gran novedad un depósito de combustible de mayor capacidad, de 48 ha pasado a 60 litros y en el interior ha cambiado el diseño de los asientos delanteros con un rebaje más profundo que propicia un mayor espacio para las piernas en la parte trasera. Por lo que respecta al 340 a partir del 91 estará disponible con carrocería de dos volúmenes y cinco puertas con dos motores, de 1,7 y 1,4 litros con carburadores. Una de las principales preocupaciones de Volvo en la gama 91 es todo lo que atañe a la seguridad y el medio ambiente. La marca sueca siempre se ha distinguido por dotar a sus vehículos de una gran se-

guridad y en estos nuevos no iba a ser menos. En relación a la conservación del medio ambiente, va a cambiar la forma de pintar sus coches, con menos productos disolventes, va a eliminar todo el amianto en las pastillas de frenos y va a ir disminuyendo el CFC de los sistemas de aire acondicionado para en un plazo de dos años eliminarlo por completo. Los motores ecológicos disponen de un catalizador de tres vías con sonda Lambda precalentada eléctricamente y un testigo de alarma ambiental que indica cualquier fallo en el sistema de carburación o encendido que pueda hacer aumentar la emisión de monóxido de carbono. ○



Antena 3 vista por Arturo Itube

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 Herreló





STEFFI GRAF

COMO UN RAYO

Es la raqueta número uno del tenis actual, una fuerza de la naturaleza que domina a sus rivales con una facilidad asombrosa. A sus veintiún años, Steffi Graf ha conseguido la corona simbólica de reina de las pistas de hierba y de tierra batida; ese reinado puede extenderse, en un plazo de tiempo muy breve, a los circuitos. La joven alemana vive, juega al tenis y pilota coches de competición con la fugacidad de un rayo.

LAS pruebas de su velocidad en pistas asfaltadas y al volante de monoplazas tan enérgicos como los Fórmula Opel Lotus o los Fórmula 3 son muy recientes. Steffi Graf está decidida a intentar su suerte en el mundo de las cuatro ruedas.

La prontitud de reflejos, el golpe de vista y la agilidad felina desarrollados en los torneos de tenis en los que esta alemana ha impuesto su maestría, coinciden de pleno con las condiciones exigidas para pilotar un coche de competición. La ganadora de Roland Garros y de Wimbledon.

Steffi Graf estuvo rodando el año pasado en Hockenheim a los mandos de un Fórmula Opel Lotus, aconsejada por los pilotos oficiales de la marca. Esta primera experiencia dio alas a la campeona, que ha aceptado ahora una oferta aún más retadora: pilotar un Reynard de Fórmula 3 perteneciente a la escudería Schubel, escudería que encabeza el campeonato alemán. Steffi no tuvo grandes problemas en el momento de sacar partido a los más de ciento setenta caballos de su monoplaza, animado por el mismo motor Opel de los Kadett GSi 16v y Vectra 2.000 preparado por los técnicos de Gatmo.

Su profesora para la ocasión, Ellen Lohr, piloto germana que ha conseguido este mismo año la segunda posición en Montecarlo, la cita más importante de la temporada para cualquier participante en la F-3, se quedó asombrada por la rapidez de adaptación de la tenista. Conduce con la misma agresividad de su juego. ○

Angel Marco



PASION VELOZ.
La tenista alemana quiere correr profesionalmente. Tras sus experiencias en Fórmula Opel Lotus y en Fórmula 3 quiere probar un Fórmula 3.000 con más de cuatrocientos cincuenta caballos a sus espaldas.

SE HABLA HASTA DE PEAJES

EL ¡BOOM! DE LA GRAN CIUDAD

En las grandes metrópolis, la cuestión de moverse, de desplazarse, se ha convertido en un problema agobiante y no sólo para los automovilistas. Soluciones, desde restrictivas a imaginativas, parece haber pocas. Si acaso, los administradores optan por las primeras. Madrid puede ser uno de los ejemplos más negativos, donde incluso ya se ha comenzado a hablar de la imposición de peajes al uso del coche.

LA POLEMICA está servida. Los automovilistas madrileños, que en agosto a lo sumo sólo tienen que sortear de vez en cuando una maldita obra, se han visto desagradablemente sorprendidos por el salto a las primeras páginas de los periódicos de la posibilidad de que se implante un peaje para que el vehículo privado acceda al centro de la ciudad.

El origen ha estado en la intervención del gerente del Consorcio de Transportes de Madrid, Julián Revenga, en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo dentro del seminario denominado «Los problemas de las grandes ciudades». En esa intervención Revenga se refería al abanico de medidas restrictivas al uso del vehículo privado que se aplicaban en muchos centros urbanos. En concreto, citaba las medidas adoptadas en Atenas, Turín y Milán y la imposición de tasas en Oslo y Estocolmo (en esta última ciudad está pendiente de aprobación por el Parlamento). Su corolario textual era el siguiente: «los vehículos que entran en el centro pagan una tasa mensual y se les entrega un pase para el uso del transporte colectivo: un ejemplo, sin duda, a seguir».

En declaraciones a MOTOR 16, Julián Revenga se ratifica en lo dicho y se lamenta de que el tema haya saltado a los medios de comunicación como «algo ya preparado. Es sólo una idea, que me pare-

ce positiva, pero que no quiere decir que se vaya a implantar».

La afluencia de expertos al citado seminario (sociólogos como Alberto Moncada, urbanistas como el alemán Bernhard Winkler, que ha planificado el cierre al vehículo privado del centro de Bolonia y Munich) ha vuelto a sacar a la luz en pleno período vacacional la agresividad y el caos que cada día se vive en los grandes núcleos de población. Madrid es un ejemplo significativo y, según todos los indicios, el invierno que se avecina puede ser muy crítico.

Revenga, que parafrasea al profesor Buchanan al señalar que «el coche es un bien que se ha convertido en el mejor medio de transporte puerta a puerta», añade sin ambages que eso es así si luego «se puede aparcar». «Hay que utilizarlo racionalmente en función de los viajes. La ciudad ha empeorado de un año a otro y va a empeorar más. Si medimos la capacidad de la almendra central y todo lo que rodea el anillo de la M-30, vemos que el 60 por ciento de los viajes se producen ahí, tienen su origen o destino. Y también es ahí donde se tendrían que dar las condiciones para que sucedieran dos cosas: aparcar y circular en superficie. Pero con el nivel del parque automovilístico eso es algo imposible».

En Madrid -dice Revenga- se ha con-

figurado en los últimos años un modelo de localización del empleo y de la población fuertemente polarizado por la magnitud del terciario central -el sector servicios- que ha planteado un sistema de desplazamientos de carácter radial, básicamente. La congestión de Madrid se ha visto agravada además por el aumento espectacular del nivel de motorización. En 1974, el 38 por ciento de las familias madrileñas tenían coche, y ahora ese porcentaje es del 63 por ciento. Y seguirá creciendo según todos los indicios.

El problema -añade- es que el automóvil privado es ideal para las relaciones transversales de paso, pero no para penetrar «en un sitio al que va-

mos todos, por una razón clave: se ha acabado el espacio. No nos damos cuenta de que el coche está circulando una hora de su vida mientras que cincuenta y una horas está aparcado. Por eso hay que buscar el aparcamiento tanto en origen como en destino. Ya ni siquiera cabe pensar en tirar la ciudad y hacer otra nueva. Eso ha ocurrido con Los Angeles, una ciudad diseñada con tiralíneas que ahora tiene más



Julián Revenga: «La ciudad empeora cada año y este invierno la situación puede ser caótica»

problemas que la vieja Nueva York. Cuando se habla de autopistas a distinto nivel o distribuidores en anillo no pensamos que el ciudadano que viene por la N-VI no va a coger la N-IV, sino que se dirige a Madrid».

Una de las críticas más duras de Revenga se refiere precisamente a eso, a la atención que se ha prestado al viario en detrimento de la explotación del transporte colectivo. Para el gerente del Consorcio, «la saturación en hora punta de las nacionales radiales ha empujado a proyectar más distribuidores (M-40 y M-50), que efectivamente desviarán el tráfico interurbano de largo recorrido. Pero el problema, insisto, no es el tráfico de paso, sino el que viene a Madrid. La M-40 como distribuidor metropolitano, y la M-30 como distribuidor de la ciudad, van a permitir rodear Madrid para situarnos en otra caravana de entrada, porque lo que pretendemos es entrar. El tráfico de largo recorrido sólo supone un 15 por ciento y el hueco que deje, incentiva al usuario del automóvil a usarlo». Revenga insiste en que la apuesta de las distintas Administraciones ha ido al transporte privado, dedicando mucho dinero al viario, y ahora el problema es ese viario, sin que eso signi-



EL ATASCO

Si no se desconcentra la actividad terciaria -el sector servicios- escenas como éstas serán cada vez más frecuentes. Los responsables políticos insisten en la solidaridad y en el uso del transporte colectivo, con la utilización racional del vehículo privado.

fique que los ciudadanos no tengan derecho a usar su coche.

La idea que desde hace tiempo vienen pregonando urbanistas y expertos es la potenciación total del transporte colectivo, un transporte «cada día de mayor calidad, sin olvidar confort, comodidad y rapidez, que es el elemento clave. El transporte privado está agostado si no se jerarquizan los recursos. Si un ciudadano quiere llegar a una zona congestionada se le debería obligar a que pague el abono de transporte, no una tasa externa. Y ello por una razón, porque el ciudadano que ahora mismo tiene ese abono, al utilizar el transporte colectivo está permitiendo que circulen coches que tienen que circular. Es un poco la idea de que te trasvaso una parte de lo que me das para que pueda circular, una especie de solidaridad, de distribución de los medios».

Revenge se muestra contrario a las altas multas que se han establecido en Madrid, que en muchos casos «echan por tierra un presupuesto familiar. La Administración debe dar dobles alternativas, para el transporte público y el privado y que el ciudadano opte». Cuando a alguien se le impone una multa de 30.000 pesetas por aparcar mal, se establece un diálogo parecido a éste: «aparco mal porque no tengo donde aparcar», «pues no se traiga usted el coche al centro», recibe como respuesta. Y ésta es la quiebra final ya que por la vía de las sanciones se oculta que no se están poniendo otros medios alternativos. Dice Revenge que «la vía represiva no es solución» y que el verdadero peaje «lo establecen los que imponen esas multas».



«El atasco se está convirtiendo en un elemento histórico psicológicamente hablando porque lo vamos interiorizando cada día sin darnos cuenta. Y nos parece normal que un trayecto que en 1982 lo hacíamos en 15 minutos, ahora lo hagamos en hora y media. El día que ese trayecto es de dos horas, estallamos. Hasta ahí no nos hemos dado cuenta del tiempo

que perdemos, nos parece normal. Y a mí eso me preocupa porque el ciudadano se está dejando la vida».

¿Soluciones? En primer lugar, Julián Revenge se refiere a la desconcentración del terciario, algo que no se hace a corto plazo pero que en seis u ocho años se puede conseguir. En Milán se está realizando y da resultados. En Madrid se podría hacer llevando muchas actividades a

zonas como Campamento, el Parque Empresarial de Las Rozas y Parque de las Naciones, estimulando las inversiones. También apunta por algo olvidado como el andar. En Madrid se hacen al día más de seis millones y medio de viajes -no de paseo- andando, de más de un cuarto de hora. Los otros seis millones de viajes se hacen en un 60 por ciento en transporte colectivo y un 40 por ciento en privado.

Y como es obvio, la potenciación del transporte público, del ferrocarril de cercanías, de los carriles exclusivos del transporte colectivo. «La pega es que el transporte colectivo se considera aún un modo de clase baja. Cuando se hacen llamamientos a usarlo, porque además tiene calidad, se lo tienen que creer los propios responsables políticos, aquellos que en los años sesenta viajaban en metro y autobús, utilizándolos ahora. Esta sería una actitud muy positiva en una sociedad que se pliega cada vez más hacia el individualismo».

Raúl R. Sáez

Fotos: Ramón Rodríguez

MERCADO: SIGUE LA MALA RACHA

AUNQUE julio ha sido tradicionalmente un mes muy favorable para las ventas de coches, en esta ocasión se ha vuelto a quebrar la tendencia tras registrarse una caída en el mercado del 4,5 por ciento respecto al mismo periodo de 1989. Tras esta nueva bajada, el acumulado del año supone un descenso de cerca del 7 por ciento, lo que viene a confirmar los malos augurios que ya se adelantaban al comenzar 1990.

En el pasado mes, las ventas totales en el mercado nacional ascendieron a 105.005 unidades. El total en los siete primeros meses del año asciende a 640.702 unidades.

En fuentes del sector se sigue achacando a las medidas de ajuste monetario adoptadas por el Gobierno hace ahora un año el negativo proceso que sufre el sector español del automóvil en su vertiente comercial, que afecta especialmente a los vehículos fabricados en nuestro país.

Dentro de la producción nacional, la marca automovilística más castigada por este proceso ha sido Renault ya que como se puede comprobar en el cuadro

adjunto en julio ha sufrido una caída del 15,79 por ciento en sus ventas. Destaca también el retroceso del grupo PSA, con un 13,3 por ciento, resultado de una caída del 17 por ciento en los productos Peugeot y de casi el 5 por ciento en Citroën. Resultados también negativos se han localizado en las ventas de Opel, con una baja del 4,8 por ciento, y de Ford, con una caída de casi el 4 por ciento, mientras que se salva de la quema el grupo Seat, con un aumento de sus ventas del 2,4 por ciento. Ahora bien, en este grupo hay que destacar la ligera caída de las ventas de la marca Seat, mientras que las de Audi y Volkswagen crecen casi un 13 y un 3,3 por ciento, respectivamente.

Entre los importados resaltan los resultados del grupo Fiat, con un aumento de las ventas del 19 por ciento, gracias a la buena marcha de sus productos Fiat y Lancia, que compensan la caída del Alfa Romeo. Asimismo han obtenido buenos resultados Volvo y Lada, mientras que registran descensos marcas como Mercedes, BMW, Rover, Saab y Porsche. Sin olvidar el progresivo crecimiento

VENTAS EN JULIO				
MARCAS	JULIO		ENERO - JULIO	
	UNIDADES	% 90 / 89	UNIDADES	% 90 / 89
GRUPO SEAT	23.636	2,43	131.044	-0,04
ALFA ROMEO	2.623	12,91	15.408	27,99
SEAT	12.195	-0,13	65.748	3,58
VOLKSWAGEN	8.818	3,24	49.888	-10,25
GRUPO PSA	19.113	-13,30	119.504	-10,48
CITROËN	8.419	-7,91	50.587	-7,87
PEUGEOT	10.650	-17,27	68.613	-12,56
RENAULT	16.005	-15,79	105.952	-17,75
FORD	14.459	-3,92	92.687	-7,08
OPEL	14.010	-4,64	85.664	-9,02
GRUPO FIAT	9.239	19,29	52.602	-0,64
ALFA ROMEO	1.191	-17,23	8.959	-11,91
FIAT	6.631	38,61	35.133	0,53
LANCIA	1.417	19,98	8.501	56,21
MERCEDES	1.995	-8,06	13.586	-2,01
BMW	1.720	-5,29	11.442	6,08
AUSTIN ROVER	1.073	-25,74	6.751	-13,50
VOLVO	863	29,00	4.246	16,55
LADA	388	32,42	2.494	33,30
SAAB	162	-6,90	785	-3,44
PORSCHE	95	-31,16	700	-32,37
TOTAL JAPON	1.706	70,77	9.717	119,79
TOTAL	105.005	-4,49	640.705	-6,89

de los coches japoneses, que subieron en el mes citado un 70 por ciento hasta totalizar 1.706 unidades.

Por lo que respecta a enero-julio lo más significativo es la caída en un 17 por ciento de las ventas de Renault y del 10,5 por ciento del grupo PSA. Solo el grupo Seat mantiene el tipo, ya que Ford y Opel también

registran descensos significativos. En el capítulo importador destacan los incrementos de las ventas de los productos Fiat, Volvo y Lada y, como no, de los japoneses, que han duplicado sus ventas. En el lado negativo, reseñar los retrocesos de Rover, Alfa Romeo, Saab y Porsche

J.S.

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 2-1, tres meses uso.
- BMW 325 1, año 88.
- BMW 318 IS, aire acondicionado, año 90.
- BMW 535 1, 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 86.
- 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

Alfa Romeo

AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial Alfa Romeo

Se vende

SUPERCINCO TURBO, M-HD
700.000 ptas.

CITROËN CX GTI Turbo, M-GJ
1.050.000 ptas.

Tels.: 690 40 89-690 60 21

ANUNCIESE EN

MOTOR 16

MADRID

Teléfono: (91) 268 00 69

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

B.M.W. M. 635 GSI 286 CV impecable. Full Equip, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (91) 22 11 11. Horas de oficina.

PARTICULAR vendo B.M.W. 320 I, 4 p., año 89 a matricular. 2.500.000 ptas. Tel.: 352 24 44. Fernando.

PORSCHE 911-S Targa 2.7i, extras. 2.900.000 ptas. Tel.: (987) 40 47 43 (noche). Sr. Arias.

AUDI 200 Turbo, A.A., ABS, techo, azul metalizado. Buen estado. 95.000 km. 1.900.000 ptas. Tel.: (96) 254 05 47.

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

¡¡ NUEVO TELEFONO !!

ERICSSON POCKET

SERIE 900 DIGITAL

EN EL COCHE, EN LA CALLE, EN CASA, EN CUALQUIER LUGAR, VD. SOLO NECESITA ESTE PEQUEÑO TELEFONO PARA HABLAR CON TODO EL MUNDO

SIN INSTALACION - SIN INTERFERENCIAS - LINEA INMEDIATA

INSTAL AUTO

MIGUEL ARACIL, 66 (PENIA GRANDE)
Tels. 3 73 82 56 - 3 73 84 56
FAX: 3 73 84 56 - 28035 MADRID

MINIS NUEVOS

MODELO MAYFAIR

VENDE DISTRITO 39

C/ María Zayas, 21 (Semiesq. B. Murillo, 249)
Tels.: 571 54 63 571 86 72

SE VENDEN DOS APARTAMENTOS EN ALMUÑECAR (Trópico de Europa, Avda. Costa del Sol, s/n) Edificio Caribe Con posibilidad de unificarlos.

Tel.: (91) 759 02 06
Señor Luján

tomoción, apartado 375, Molina de Segura. 30600 (Murcia). Telefonos: (968) 61 21 26 (oficina), 64 11 78 (Fax), 64 11 59 (particular). Seriedad absoluta.

B.M.W. Cabrio Brud, ABS, extras. 2.550.000 ptas. Precioso. Tel.: 462 83 52/867 01 67.

Motor Retiro

Nuevo Golf GTI G60: Lo último en GTI.

Somos especialistas VW, AUDI

Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICIONES: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32. C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20.

TALLERES: C/P Vergara, 24. Tel.: 276 19 37

VECTRA

Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Vectra. 13 versiones distintas en gasolina o diesel, 4 ó 5 puertas, caja de cambios manual o automática, tracción a 2 y a las 4 ruedas y hasta 150 CV. de potencia.

Con aire acondicionado, dirección asistida, alarma antirrobo y sistema antibloqueo de frenos ABS de serie, según modelos.

¡Opel mejor que nunca!

ENTREGA INMEDIATA



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

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

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

EN COSLADA

SINTA, S. A.

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

EN LAS ROZAS

ARAGUAS, S. L.

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

EN LEGANES

SELIAUTO, S. A.

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

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO
MOSTOLES, S. A.**

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

EN TORREJON DE ARDOZ

TURISMOTOR, S. A.

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

EN VILLALBA

VILLALAUTO

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

EN GUADALAJARA

ALTUSA

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

Concesionarios Oficiales

OPEL 
Mejores por experiencia



RENAULT
19



DISTRIBUIDOR
EXCLUSIVO
PARA ESPAÑA

AERODINAMICA VESTATEC

VOLANTES **victor** LLANTAS

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

GOLF GTI, negro, M-HP, año 1987, 59.000 km, aire acondicionado. Particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 775 02 94. Horas de comida. Ignacio.
PEUGEOT 505 GTI, aire acondicionado, elevelunas. M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: 715 56 48.
VENDO Peugeot 505 GTI, M-HK. Impeccable, aire acondicionado, elevelunas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.
JEEP Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas, neumáticos anchos, motor OK., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.
VENDO remolque portacoche casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.
B.M.W. 320i, extras. Perfecto. 12 meses garantía. Buen precio. Tel.: 255 86 21/22.
OPEL Corsa 1.200, 5 puertas. Sólo 13.000

km. Totalmente nuevo. Tel.: 255 86 21/22.
MERCEDES Familiar 230 TE. Impeccable. 1.700.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.
FIAT Uno. Buen estado. 400.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.
205 GTX, negro. Garantizado noviembre 88. 40.000 km. 985.000 ptas. Tel.: (977) 32 34 90.
F. Tomé. Volkswagen Polo Classic. Año 86. Garantía 12 meses. 595.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Renault 11 TXE. Año 86. Garantía 12 meses. 845.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Opel Corsa GT 1.3. Año 86. Garantía 12 meses. 695.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Volkswagen Golf GTI. Año 88. Garantía 18 meses. 1.475.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Alfa 75 2.0, A.A. Año 86. Garantía 12 meses. GRAN

OPORTUNIDAD. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Renault 21 TXE. A.A. Año 86. Garantía 12 meses. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Citroën BX

F. Tomé
Concesionario



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

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

16 TRS. A.A. Año 84. Garantía 6 meses. 625.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Volkswagen Golf GTI. Año 88. Garantía 18 meses. 1.475.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

RENAULT 5 GT Turbo 115 CV 750.000. Tel.: 255 86 21/22.
VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, último modelo. Negro, 1.600. Perfecto de todo. Azcona, 62 (Garaje).
FORD Escort Ghia Diesel. Tel.: 255 86 21/22.

F. Tomé. Volkswagen Golf GTI 16v. Año 87. Impeccable. Garantía 18 meses. 1.595.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Seat Málaga 1.2. Año 89. Seminuevo. 18 meses garantía. ¡¡¡995.000 ptas.!!! Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 1.800.000 ptas.
Renault 21 GTS, año 87 1.050.000 ptas.
Corsa 1.3, año 87 675.000 ptas.
XR2, año 86, 30 000 Km 750.000 ptas.
Kadett 1.6 GL, año 88 950.000 ptas.
Suzuki 413 JS, año 88, 14 000 Km 850.000 ptas.
Austin Montego My Fair, 2.0 I, año 86 975.000 ptas.
Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

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

VOLSWAGEN Escarabajo Descapotable, negro, último modelo, perfecto. Tle.: 255 86 21/22.
PORCHE 911 SC 3.0 Totalmente original 80.000 kms. Precio increíble. Tel.: 255 86 21/22.
MERCEDES 230 TE Familiar 1984, supercuidado, 100.000 kms, garantizado, 1.700.000 Tel.: 255 86 21/ 22.
Particular vendo BMW. 320 I. 4 puertas, año 89 a matricular ptas. 2.500.000 Tel.: 352 24 44. Fernando.
¡Beneficiése! información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.000 ptas. IMPORTACION, apto. 375, Molina de Segura 30500 (Murcia). Tfnos.: (968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta.

OPEL Ascona 1.8 Inyección, cuatro puertas, supercuidado. 850.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.
BMW 320i GET; rojo, accesorios, Alpine, múltiples extras, BMW vestido, precio a convenir. Teléfono: (972) 55 42 58.

CAR - SHOPPING S.L.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

EMPRESA RECOMENDADA

TODOS LOS MODELOS: MERCEDES AUDI BMW 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

¡ANUNCIESE HOY!

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

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



LANCIA Y-10

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
FIRE	46 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
FIRE LK.a.	57 CV	6,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTI.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO ECN. A 90 KM/H.

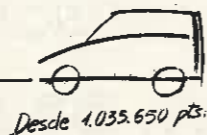
Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

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

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

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



Gusta a la Gente que Gusta

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.

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

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

LANCIA Thema Turbo 185 CV, totalmente nuevo.

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

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

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

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

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

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)

ALAVA: C/ REYES CATOLICOS 30 VITORIA • ALBACETE: CTRA. DE MADRID 14-16 • ALICANTE: CTRA. DE LOS DOLORES, KM. 1 ELICHE, AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14 ALICANTE • ALMERIA: CTRA. FARO SABINAL, 8 ROQUETAS DE MAR, CTRA. GRANADA, 21 TRAMO 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/ GERMIO TINTOREROS, 36 POL. SON CASTELLO PALMA DE MALLOCA • BARCELONA: C/ MARINA, 257 (BAJOS), CTRA. DE VICH, 146 MANRESA, AVDA. PUIG Y CADAFALCH, 291-298 MATARÓ, C/ MANUEL DE FALLA, 1, 3 Y 5 VILADECANS, PIZARRIO 30 SABADEL, 1 P. DE COLON, 36 GRANOLLERS, AVDA. CUBEL LAS 40 VILANOVA LA GELTRÚ, AVDA. MIRAFLORES, 82-84 HOSPITAL DEL LLOBREGAT, C/ RAMON LLULL, 11 VICH • CADIZ: AVDA. SAN JUAN BOSCO, 1 JEREZ DE LA FRONTERA, C/ JUAN RAMON JIMENEZ, 1 ESQ. AVDA. ANDALUCIA, CADIZ • CASTELLON: C/ SAN ROQUE, 103 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 49 • GERONA: P. DE OLOT, 99 • LA CORUÑA: C/ CURIE S/N. P. I. GRELA-BENS • LAS PALMAS: C/ P/O XII, 84 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA, C/ CUBA, 1 ARRECIFE DE LANZAROTE, LANZAROTE, C/ 23 DE MAYO, 26 PUERTO DEL ROSARIO, FUERTEVENTURA • LA RIOJA: C/ P/O XII, 18 ESQ. AVDA. COLON, LOGROÑO • LEON: C/ PARRICO PABLO DIEZ, 102 AVDA. DEL CASTILLO, 84 PONFERRADA • LERIDA: C/ PRINCIPE DE VIANA, 35 • MADRID: C/ D/ ESQUERDO, 118 MONTE POTRERO, 15 ESTRELLA DE ORIENTE, LA POVEDA, ARGANDA DEL REY, MARTINEZ DE LA RIVA, 76 VALLECAS, SAN JULIAN, 3 ALCALÁ DE HENARES • MALAGA: CTRA. DE CADIZ, 73 • MENORCA: C/ POIMA, CALLE G. S. D. MAJON • MURCIA: CTRA. GRANADA, 340 PUERTO DE LUMBRERAS, COLONIA SAN ESTEBAN, BLOQUE S. BAJO A, MURCIA • PALENCIA: C/ LEVANTE, 31 • PONTEVEDRA: AVDA. DE LUGO, 105 • SALAMANCA: C/ JUAN PICOINIEL, 20 • SANTANDER: C/ LA CERRADA, 6 AVDA. PRAYAS MALIANO • SEVILLA: AVDA. DE ANDALUCIA, 14 • TARRAGONA: AVDA. PAISOS CATALANS 71-73 REUS PLAZA BENEVOLENT, 4 AMPOSTA, C/ SAN MATEU, 37 TARRAGONA • TENERIFE: C/ SAN CLEMENTE, 37-39 SANTA CRUZ DE TENERIFE, C/ VIZCONDE DEL BUEN PASO, LOS LLANOS DE ARDANE, LA PALMA, VALVERDE DEL HIERRO, EL HIERRO, C/ RUIZ DE PADRON, 21 SAN SEBASTIAN DE LA GOMERA • TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25 • VALENCIA: C/ GEOJIA ASSUT, 4 GANDIA, C/ VALENCIA, 69 Y 71, SAGUNTO • VALLADOLID: AVDA. SANTANDER, 3 • VIZCAYA: C/ SARRIKOBASO, 13 ALGORTA (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.

SEAT Lezauto

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

Julian Camarillo, 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

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

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

Sr. Lozano
Teléfono: 327 03 56



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

FRAGIL CULATA

CUANDO decidimos cambiar de vehículos en la empresa en la que soy uno de los propietarios nos inclinamos por el Fiat Croma ya que pensamos que éste era el coche que mejor podía adaptarse a nuestras necesidades. Por ello adquirimos cuatro unidades. Pero desgraciadamente los problemas no han dejado de acosarnos desde que realizamos la compra. En el modelo que me correspondió a mí, hubo que sacarle el motor con 45.000 kilómetros debido a un fallo en la junta de la culata. En ese momento, en el concesionario donde adquirimos los coches, Automóviles Lorenzo Salcedo, nos dieron una serie de explicaciones que no nos convencieron, pero pensamos que se trataba de un fallo y que no se iba a repetir. Cuando el coche llegó a los 65.000 kilómetros se produjo una perforación en una válvula.

Además de estos problemas las cuatro unidades están entrando constantemente en el taller, por ruidos y fallos que parecen no tener fin. Nosotros hemos intentado solucionar estos problemas con el servicio técnico, pero no



ha dado resultado, ya que la única solución que nos han propuesto es la de cambiar de modelo, dejando los nuestros. Una solución que no sólo no satisface nuestras demandas sino que nos demuestra que la marca se preocupa poco de sus clientes.

Francisco Alves
Madrid

PROBLEMAS INTERNACIONALES

HACE un año y ocho meses compré un Ford Sierra 2.0i S, el cual me parecía un excelente vehículo dentro de su cilindrada. Desafortunadamente, después de transcurrido este tiempo, el coche me ha decepcionado, ya que desde que lo adquirí ha sido imposible ponerlo y mantenerlo a punto, empeo-

rando dicha situación al conectar el aire acondicionado. Para tratar de corregir el problema, han desmontado la culata en tres ocasiones y todo sin conseguir que el problema se haya resuelto.

Ante esta situación me dirigí por escrito a Ford España, poniendo todo el problema en conocimiento del correspondiente delegado, hace cuatro meses solicité que me cambiasen el vehículo o me devolviesen el dinero. Hasta este momento no he recibido respuesta alguna a esta propuesta, aunque hace unos días me comunicaron que iban a efectuar en el coche una nueva manipulación a cargo de los ingenieros de Ford, a lo cual me negué rotundamente después de las experiencias que he padecido con anterioridad.

A. Vera López
Sevilla



RAID TRANSPAÑA

LA CONFIRMACION DE SOLE

Después de una temporada muy prometedora, finalmente el Suzuki Vitara de José María Solé ha visto



recompensada su buena trayectoria con la emocionante victoria conseguida en la Transpaña.



Victor Piccione/ José A. Díaz
Enviados Especiales

ESTA carrera ha sido una de las más disputadas que recordamos desde que se inició la modalidad en España. Estamos acostumbrados a que las diferencias en este tipo de pruebas sean de muchos minutos, y una diferencia de cinco o seis minutos

no suele ser considerada como importante, puesto que un simple pinchazo la anularía. En cambio, en esta ocasión se ha mantenido una lucha titánica entre Prieto y Solé entre los cuales las diferencias han sido sólo de unos pocos segundos, alternándose continuamente en los puestos de cabeza.

Esta edición de la Transpaña partía de Valencia y ya en la primera etapa,

Motor 16

Suscríbase 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:

- Talón adjunto el nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.
- Giro Postal Nº _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

Dirección _____
 Localidad _____ C.P. _____ 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



Solé advertía a sus rivales que después de la excelente actuación de la Baja venía a por todas, y ganaba la etapa. Sus rivales principales eran José María Serviá con el Audi y Miguel Prieto con el Nissan. El primero se retrasó al aparecer un extraño problema con las llantas que hacían perder presión a los neumáticos y acababan por provocar el pinchazo. Toda una serie de pinchazos hizo perder mucho tiempo a Serviá, que no obstante se mantenía en cuarta posición detrás de Solé, Prieto y un sorprendente Collin, que llevó su UMM turbo diesel hasta la tercera posición de la etapa.

No obstante, dado lo largo de la prueba, no cundió el pánico y todos los involucrados en la prueba, eran conscientes de que



LUCHA HASTA EL FINAL

Prieto tuvo que esforzarse al máximo hasta el final para intentar arrebatarle la victoria a Solé. Al final cruzó la meta a muy escasa distancia del vencedor.



MAGNIFICO RESULTADO
Ginés consiguió llevar increíblemente el UMM Turbo Diesel hasta la tercera posición, dando muestras de una gran eficacia.

la segunda etapa, entre Teruel y La Carolina, iba a ser la más dura y la más rompedora. Los temores se confirmaron y hombres como Clay Regazzoni concluyeron su carrera en las duras pistas manchegas. Solé y Prieto seguían con su lucha particular, en la cual, al igual que sucediese el día anterior, las pérdidas fueron las que inclinaron la balanza. El más joven de los Serviá, también tenía su duelo particular con las llantas, que seguían haciendo de las suyas, lo cual le impidió mezclarse en la lucha por el primer puesto. A la vista de los problemas, se decidió a montar en el Audi otras llantas, que no eran desmontables, pero eran de menor tamaño, con lo cual los neumáticos quedaban algo más desprotegidos, pero no

SUZUKI VITARA T3: EL DAVID DE LOS RAIDS



En la última edición de la Baja Montes Blancos, el modesto Suzuki Vitara pilotado por José María Solé se mantuvo segundo entre las «vedettes» de la especialidad. Problemas de alimentación le hicieron terminar cuarto, y ahora en la Transpaña acaba de cosechar una importante victoria.

Poco queda de un Vitara de serie en este vehículo. La base siguen siendo los dos largueros pero sobre ellos se ha construido un armazón tubular en acero aeronáutico que incluye las barras antivuelco. El tren trasero comporta un diferencial Torsen con un eje rígido tirado por dos brazos semejantes a bas-

culantes de moto en los que van montados tres amortiguadores y dos muelles en cada lado y todo ello guiado también con un paralelogramo de Watt. De los tres amortiguadores, uno sólo trabaja en extensión para sujetar mejor el coche en los saltos. Delante hay dobles trapecios con dos amortiguadores y dos muelles para cada rueda. Los frenos delanteros son ventilados y la dirección es una ZF de tornillo asistida. Los neumáticos montados sobre llantas Braid de 16 pulgadas son Bridgestone con flancos de Kevlar que han dado un magnífico resultado. La carrocería es de fibras de carbono, vi-

drio y kevlar y el interior está totalmente desprovisto de cualquier elemento superfluo si exceptuamos dos termos con bebidas ubicados en la parte trasera donde se encuentran los dos depósitos principales de setenta litros cada uno y las dos ruedas de recambio.

El motor mantiene el bloque de serie de 1.600 centímetros cúbicos pero se le ha acoplado la culata de dieciséis válvulas del Swift 1.300 modificada. Árboles de levas, pistones, distribución, etcétera, todo ello se ha sustituido. La alimentación está confiada a dos Weber dobles porque no se ha podido acoplar el sistema de inyección de Suzuki.

La caja de cambios es externamente la de serie pero por dentro se han variado la mayor parte de componentes y en cuanto a la reductora se ha variado incluso la posición de la palanca para obtener una desmultiplicación más adecuada.

Fruto del abandono en el Raid Quinto Centenario cuando el motor se rompió debido a que se llenó de agua al bañar un río, ahora en el habitáculo hay un ingenioso sistema que evita ese problema: una trampilla permite la salida del agua antes de llegar al filtro del aire. Ese y mil y un detalles más son la muestra de un trabajo hecho a conciencia y cuya eficacia se ve reflejada en las competiciones.

El equipo Suzuki-Cepsa tiene su base en Rubí y el proyecto lo lleva adelante el equipo Zanini Racing, con Antonio Zanini a la cabeza. Están contentos de haber demostrado que pueden estar en el «club de los grandes» aunque aún les falta un motor mucho más potente y una estructura acorde con esos objetivos. De momento se deben conformar con una potencia de 153 caballos y por eso el coche se ha hecho pensando en aprovechar al máximo sus ventajas y después de cuatro años de trabajos esta es la cuarta versión. Pero pese a los buenos resultados Zanini y sus hombres no se detienen y ya está en fase de construcción un nuevo chasis con las cuatro ruedas independientes y un motor turbo e inyección de 210 caballos.

En cuanto empiezo a conducir la sensación que el coche produce es la de una total facilidad y manejo. La dirección no es dura y el embrague suave y progresivo con un recorrido razonable. El cambio, pese a estar recién ajustado, es preciso y agradable de manejar. El freno tiene un tacto más «de carreras» porque cuando hay que frenar de verdad es preciso apretar con fuerza.

El motor tiene una respuesta brillante pero muy civilizada, al fin y al cabo son 150 caballos. Su curva es razonablemente plana y la potencia «en serio» comienza en las cuatro mil quinientas vueltas y llega hasta las siete mil. El

UNA FIERA

El Suzuki Vitara en manos de Solé se está mostrando muy eficaz. El interior es el típico de un coche de raids y en el que el piloto tiene una información perfecta del funcionamiento del coche.



FACIL DE CONDUCIR

Una de las virtudes de esta pequeña bomba es su facilidad de manejo. Todos los elementos mecánicos contribuyen a conseguir una conducción agradable.



par se sitúa sobre las cinco mil vueltas. Son, sin embargo, las cualidades dinámicas del chasis las que distinguen al coche, y comprobamos cuánta razón tenía Zanini cuando decía que el coche era dócil y fácil de llevar. La única pega estuvo en que, con los depósitos casi vacíos y sin las ruedas de recambio, el peso en la parte trasera era mucho menor que el habitual, lo que hacía que el tren trasero perdiese adherencia con mucha facilidad. Si bien era una ayuda para tomar curvas cerradas, en las rápidas obligaba a ser muy cuidadoso con el volante pues, caso de ser brusco, el coche se atravesaba mucho más de lo que era de desear.

Otro de los puntos fuertes del coche es la suspensión con sus largos recorridos que absorben los agujeros eficazmente y al mismo tiempo mantienen bien al coche en los virajes. Dado que en el terreno en el que probamos hay unas roderas de barro ya secas es preciso ir con cuidado en los derrapes porque el coche puede levantarse. Pero es que no podemos olvidar la livianidad del vehículo y sus medidas contenidas: es un saltamontes. Un veloz saltamontes con alma japonesa y educación española. Un trabajo realizado por unos hombres muy eficientes.

José Luis Aznar
Fotos: Esteban Delgado



EXCELENTE NIVEL
Royo, a los mandos de su Nissan Patrol, está demostrando que hay que contar con él entre los primeros. Hernández fue el primer Suzuki de la Copa. Serviá, con el Audi, y con su séptimo puesto se proclama matemáticamente Campeón de la Copa de España de Raids.



jornada también desaparecieron Torra y Mas, con rotura de suspensión en ambos casos. El primero se encontraba cómodamente instalado en tercera posición a salvo de los ataques de Royo y Ginés que habían quedado algo más retrasados.

El último día de carrera fue una auténtica lucha contra los nervios, puesto que tanto Prieto como Solé cometieron errores. El piloto de Nissan llevó la peor parte y en la primera especial dejaba a Solé con más de dos minutos de ventaja. Al final, la victoria fue para el pequeño Suzuki, que ha demostrado estar a un excelente nivel de competitividad y fiabilidad. En lo que se refiere al Audi de Serviá, la última etapa fue de puro trámite para conseguir el séptimo puesto, con el cual ya quedaba matemáticamente campeón de la Copa de España de Raids. En tercera posición quedó José María Ginés, con el UMM, que luchó con el bilbaino Royo, que sin los problemas en la caja de cambios del primer día podría haber realizado una carrera mucho más brillante.

En lo que se refiere a las motos, la victoria ha sido rotunda para Franco Picco que no dio opción a sus rivales, tras el abandono de Jordi Arcarons.

Tras este resultado, la clasificación de la Copa, a falta de la carrera de Mijas, queda encabezada por José María Serviá que ya es campeón, seguido por Jordi Torra, que tendrá que defender el subcampeonato frente a Solé. En el caso de que el piloto de Suzuki ganase en Mijas, quedaría en la segunda posición del certamen.

En terminos generales, la carrera ha sido bonita y la selección de los tramos ha gustado. Es una lástima que la organización no se haya esforzado en mejorar aspectos de seguridad y balizaje, que fueron muy criticados por los pilotos. ○

CLASIFICACIONES

COCHES

1º Solé-Calm (Suzuki Vitara), en 16.32.16. 2º Prieto-Juncosa (Nissan Patrol), a 1.34. 3º Ginés-Bravo (UMM), a 1.07.55. 4º Royo-Zarraga (Nissan Patrol), a 1.13.36. 5º Vila-Roqueta (Nissan Patrol), a 1.23.19. 6º Collín-Collín (UMM), a 1.30.59. 7º Serviá-Oiler (Audi Coupé Quattro), a 1.50.53. 8º Tijsterman-Tijsterman (Toyota), a 1.55.09. 9º Sainz-Zorrilla (Nissan Patrol), a 2.02.15. 10º Hernández-Hernández (Suzuki Samurai), a 2.11.35.

MOTOS

1º Franco Picco (Suzuki), en 18.37.53. 2º Antonio Boluda (Honda 600), a 42.49. 3º Arjan Brouwer (KTM 600), a 1.12.12. 4º Michel Bekker (Husqvarna), a 1.33.12. 5º Thierry Manescau (KTM 600), a 1.33.14.

CLASIFICACION COPA DE RAIDS

1º José Mª Serviá, 728 puntos. 2º Jordi Torra, 704. 3º José Mª Solé, 582. 4º Ramón Vila, 558. 5º Agustín Royo, 556. 6º Miguel Prieto, 496.

perdían aire. Finalmente fue Prieto el ganador de la etapa, que también se adjudicó el tramo especial de la Carolina de tan sólo cuatro kilómetros.

En el ecuador de la carrera, las diferencias entre Solé y Prieto, eran de tan sólo 34 segundos a favor del piloto de Nissan. Ambos coche marchaban como relojes, y la única incidencia destacable fue que a Solé se le aflojaron los tornillos del diferencial, pero todo quedó como nuevo para el día siguiente. Collín no pudo repetir su buena actuación del día anterior, ya que una brida del turbocompresor le dejó a media potencia. También Salvador Serviá se retrasó al romper un soporte de la suspensión de su Range Rover.

La tercera etapa fue una sorpresa para todos aquellos que participaban en la carrera, puesto que fue la más dura en cuan-

to a la conducción, pero también fue la más bonita por el bello entorno que se atravesaba.

A pocos kilómetros de la salida, al atravesar un cauce seco, Prieto se quedó enganchado, lo cual obligó a Solé a pasarlo por una rodera. Serviá, que venía justo detrás, no vio el agujero y rompió la suspensión delantera, lo que le hizo perder casi media hora y las posibilidades de luchar por la victoria. El resto de la etapa fue un duelo entre Solé y Prieto, que alternaron continuamente las posiciones aprovechándose de los despistes de uno y de otro. Finalmente Solé se adjudicó la etapa con sólo unos segundos de ventaja, lo cual se situaba en una posición privilegiada de cara al último día de carrera, puesto que quedaba en segunda posición a sólo dos segundos de Prieto. En esta

Ganar el rallye de los 1000 Lagos es el sueño dorado de todo piloto de rallyes finlandés y su valor es más que el de un campeonato del mundo. Que esa victoria vaya a parar a mano de un piloto español como Carlos Sainz sólo puede significar un salto a la eternidad.

Esteban Delgado
Enviado especial

CARLOS Sainz tenía muchas posibilidades de ser campeón del mundo de rallyes desde aquel momento en el que, en un gesto de rabia contenida, alzaba su puño al pie de la vieja Acrópolis griega, una vez sabida la ausencia de los pilotos del equipo Lancia en Nueva Zelanda. Una victoria en las Antipodas fue

tan sólo un paso más hacia ese título merecido por el que ha luchado como sólo él sabe. Y las victorias que a partir de ahora pueda conseguir no serán más que etapas cubiertas hacia esa corona mundial. Pero aunque no oculta su predilección por esa victoria perdida el pasado año en los bosques de la vieja Inglaterra, el pasado año en el antepenúltimo tramo, siempre será recordado por su victoria en el rallye de los 1.000 Lagos, lo quiera o no. Y, per-

sonalmente, creo que el propio Carlos Sainz se daba cuenta de ello mientras sentado en la sala de prensa del hotel Ramasipi en Jyväskylä, contemplaba con la mirada perdida todo aquello que sucedía a su alrededor.

Con el legendario Timo Mäkinen daba comienzo a mediados de los años sesenta una nueva generación de pilotos de rallye que con el paso del tiempo llegarán a conocerse como los finlandeses voladores o «Flying Finns». Una estirpe



RALLYE DE LOS 1000 LAGOS

SALTO A LA ETERNIDAD

TRAMO A TRAMO

Después de la renovación de contrato de Didier Auriol con Lancia, su puesto en Ford puede ser ocupado por el italiano Alessandro Fiorio, uno de los pocos pilotos jóvenes con futuro existentes en la actualidad. Habrá que ver que dice su padre Cesare al respecto.

El próximo año el equipo Martini-Lancia estará seguramente compuesto por Massimo Biasion y Juha Kankkunen que tendrán un programa similar al de esta temporada. En cuanto a Didier Auriol, único piloto del equipo sin un título mundial en el bolsillo podría llevar a cabo una temporada completa con el fin de proclamarse campeón encuadrado en la Jolly Club en el puesto del hijo del director deportivo de Ferrari.



En el próximo rallye de Australia, Lancia ha inscrito cuatro vehículos oficiales para Kankkunen, Fiorio, Auriol y Biasion, aunque el italiano estará con toda seguridad ausente de dicha prueba. Toyota acudirá con Sainz y Ericsson, uniéndose a ellos Mazda con Carlsson y de Mevius, con los viejos Mazda 323 4WD y VW con Weber además de los pilotos neozelandeses como Millen y los de la Copa FIA de grupo N.

Corren rumores de una posible anulación del rallye Costa de Marfil, pero todavía no hay nada cierto, sólo el retraimiento de su patrocinador Marlboro para 1991. De ello depende que Sainz pueda conseguir su título mundial en Australia, donde sólo le bastaría una segunda posición, independientemente del programa del francés Didier Auriol.



FRENAR O VOLAR
Markku Alen fue cuarto a pesar de tener problemas de frenos.



LA ARMADA FORD SE HUNDIO
Las cajas de cambio y las salidas hundieron a la escuadra inglesa.



SIEMPRE TRAS LOS LIDERES
Timo Salonen sólo pudo ser sexto con el nuevo Mazda 323 GT-X.



CONducIR DESDE EL CAPO
Juha Kankkunen llevó su Lancia de esta forma hasta la meta.



A LA CAZA DEL MATADOR
Ari Vatanen voló cuanto alto pudo para atrapar al español.

que ha conseguido nada menos que 77 victorias en pruebas del campeonato del mundo de rallyes desde su creación en 1973 y que ha dado cinco campeones mundiales oficiales. Derrotados en contadas ocasiones en superficie de tierras, siempre han conservado su imbatibilidad en su prueba: el rallye de los 1.000 Lagos que acaba de celebrar su cuarenta aniversario. Sólo sus vecinos y en otra época conquistadores suecos han logrado imponerse en tres ocasiones, en 1957 y 1971, Erik Carlsson y Stig Blomqvist con sus viejos Saab y el pasado año Mikael Ericsson con Mitsubishi. Y a todo esto Carlos Sainz acaba de poner punto y final. Si en 1989 el liderato del piloto madrileño era consecuencia del triple abandono



SABOR DEL TRIUNFO
Tercera victoria para Carlos Sainz y Luis Moya.

de Markku Alen, Juha Kankkunen y Ari Vatanen en el mismo tramo, en esta ocasión su dominio sobre la «creme de la creme» de los pilotos finlandeses fue desde el comienzo. Retrasado en la primera etapa por un trompo con el freno de mano atascado en el primer tramo y por un pinchazo lento en la goma delantera izquierda en el cuarto, en los que perdía siete y seis segundos respectivamente frente a su excompañero de equipo Juha Kankkunen, Sainz llegaba a Jyväskylä a sólo dos segundos del piloto de Lancia después de haber perdido la primera posición a consecuencia de ese problema con uno de sus neumáticos. La rotura del cable del acelerador del finlandés privaba a todos de una emocionantísima lucha en la que dudosamente hubiese podido aguantar el ritmo del piloto de Toyota.

ESCORT COSWORTH 4X4: DEBUT EN TOLEDO



El Escort Cosworth 4 x 4, el coche que defenderá los colores de Ford en el Campeonato del Mundo de Rallyes en 1992, debutará el 15 de septiembre en el Rallye de Tierra de Toledo, en manos del piloto Mía Bardolet.

La versión de serie dispondrá del motor que equipa el Ford Sierra Cosworth, pero la potencia total será de 240 caballos. Será el único Es-

cort que llevará el motor dispuesto longitudinalmente, no transversal y la carrocería será fabricada por el especialista Karmann. De hecho, tendrá muy poco que ver con los restantes Escort de la gama, pues lo que se ha intentado es hacer una máquina de competición al ciento por ciento. El motor Cosworth de cuatro cilindros irá acoplado a una caja de cambios de siete marchas

en las versiones de competición, cinco en las de producción. Los frenos serán de discos ventilados en las cuatro ruedas.

Las prestaciones que se estiman para este coche son realmente excepcionales: 240 kilómetros por hora de velocidad máxima y 5 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora, siempre referidos a la versión de serie.

Sin embargo, el relevo de Kankkunen lo tomaba su compatriota Ari Vatanen. El piloto de Mitsubishi marcaba estrechamente a Sainz que en ningún momento pudo relajarse en las siguientes etapas. Con un fuerte vendaje y un calzado deportivo en su pie izquierdo en lugar de la clásica zapatilla, fruto de una salida de carretera durante los entrenamientos, la conducción de Carlos Sainz seguía siendo una delicia. Un trompo y un cambio de

turbocompresor en su Toyota Celica GT-Four eran los únicos inconvenientes a lo largo de la tercera etapa, manteniendo siempre una diferencia con Vatanen nunca superior al minuto llegando a Jyväskylä antes de la última etapa con una ventaja de cuarenta y ocho segundos.

Tranquilo y confiando en sus posibilidades, Carlos Sainz cedía nueve segundos en el primer tramo, de poco más de siete kilómetros, ya que sólo había podido pa-

sar dos veces a consecuencia de su accidente, descendiendo después la ventaja hasta 23 segundos. En ese momento, a cinco tramos de la meta, Carlos tomaba su decisión: «Junto con Luis estuvimos hablando del campeonato, si debíamos jugarla o conformarnos con la segunda posición visto el ataque de Ari. Pero finalmente la victoria aquí en Finlandia también era importante».

Sobre el capó de su Toyota y con una

gran bandera española desplegada por sus compañeros Mikael Ericsson y Claes Billstam, Carlos Sainz y Luis Moya recibían de un viejo campeón, Simo Lampinen, una calurosa felicitación con los con-sabidos voces de: «Torero, torero» de fondo. Y es que una pica en Finlandia vale más que en Flandes, hoy por hoy.

En Lancia confiaban haber dado la vuelta a la tortilla tras la victoria de Miki Biasion en el rallye de Argentina. Su ausencia en Finlandia por un problema con su columna no era mayor problema, confiando en que el finlandés Juha Kankkunen lograra romper su eterna mala suerte en su tierra natal y en que Didier Auriol diese una de cal después de haber renovado su contrato por dos años con el equipo italiano. No obstante, todo iba a quedar decidido muy pronto. En el primer tramo Didier Auriol se salía golpeando contra un árbol y dañando las dos puertas del lado izquierdo de su Lancia Delta Integrale 16V, quedando retrasado y no siendo capaz en ningún momento de inmiscuirse en la lucha por la cabeza. Juha Kankkunen a duras penas podía contener a Sainz cuando en el décimo tramo se rompía el cable del acelerador. Sin pensárselo dos veces y dado que la mano de su copiloto Juha Pii-

Acompañando en el podio a Carlos Sainz estaban los dos pilotos de Mitsubishi, Ari Vatanen y Kenneth Ericsson. El finlandés se situó pronto a espaldas de Kankkunen y Sainz, acosando durante la tercera etapa al piloto español, pero dos pinchazos sin demasiada importancia y, sobre todo, un trompo en el que calaba su motor, perdiendo 15 segundos cuando se encontraba a sólo veintiséis del piloto de Toyota, permitían a Sainz respirar y controlar su ventaja. Sin nada que perder, con Ericsson en tercera posición, Vatanen salía a por todas en la última etapa hasta que el líder le dejaba claro quien era el que controlaba la situación. En cuanto a Kenneth Ericsson, retrasado en los primeros tramos al doblar un soporte de la suspensión, se limitaba a seguir los pasos de su compañero de equipo, sin dejar de sufrir alguna ligera salida de carretera.

La cuarta posición era para el Subaru Legacy de Markku Alen después de innumerables problemas de frenos, demasiado pequeños los delanteros, obligando al seis veces vencedor de la prueba a detener su vehículo con el freno de mano y haciendo uso del freno motor. En cuanto a los dos vehículos debutantes, el Mazda 323 GT-X y el nuevo Ford Sierra Cosworth 4x4, re-

NUEVO PROTAGONISTA

Tommy Makinen consiguió en su tierra su segunda victoria en el mundial de grupo N.



ronen no lograba acceder al punto donde se había roto, Kankkunen se sentaba sobre el parabrisas, Piironen, buen conocedor de la prueba, tomaba el volante llegando así a final de tramo y posteriormente hacía su asistencia con la mano ligeramente quemada, perdiendo más de cinco minutos y toda posibilidad de victoria. Retrasado a la decimotercera posición al término de la segunda etapa, Juha tuvo que afrontar los tramos con las roderas de los vehículos precedentes, accediendo finalmente a la quinta posición, salvando el honor de Lancia después de los abandonos de Didier Auriol por una nueva salida de carretera y de Alex Fiorio que con su Lancia del Jolly Club rompía el cambio después de una discreta actuación con unas notas no muy acertadas.

gular para el vehículo japonés y bastante mal para el equipo de Boreham. Con el nuevo motor de 1.839 centímetros cúbicos, Timo Salonen no estuvo lejos de los líderes, pero siempre a expensas de lo que pudiese suceder a los mismos, situándose sexto al final de la primera etapa después de ver su dirección dañada contra una piedra. En la tercera, cuando era cuarto, Salonen rompía el diferencial central de su vehículo, penalizando 3 minutos, 30 segundos, repitiéndose la situación cinco tramos más tarde aunque sin perder más tiempo, conformándose el finlandés con la sexta posición. En cuanto a su compañero de equipo, Hannu Mikkola, por sexta vez no lograba llegar a la meta tras detener su marcha por falta de aceite en su motor para evitar una rotura, mostrándose

CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 4 horas, 40 minutos, 55 segundos. 2º Vatanen-Berglund (Mitsubishi Galant VR4), a 19s. 3º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR4), a 4m 58s. 4º Alen-Kivimäki (Subaru Legacy), a 5m 52s. 5º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta Integrale 16V), a 6m 15s. 6º Salonen-Silander (Mazda 323 GT-X), a 8m 07s. 7º Lampi-Kuukkala (Mitsubishi Galant VR4), a 9m 19s. 8º Lindholm-Hantunen (Lancia Delta Integrale 16V), a 9m 56s. 9º Saarenpää-Männistö (Audi 90 Quattro), a 23m 21s. 10º Buri-Stenroos (Audi 200 Quattro), a 24m 11s.

LIDERES SUCESIVOS
TC 1, Kankkunen. TC 2, Ericsson. TC 3 Sainz. TC 4-10, Kankkunen. TC 11-42, Sainz.

MUNDIAL DE MARCAS
1º Lancia, 124 puntos. 2º Toyota, 111. 3º Subaru, 31. 4º Mitsubishi, 27. 5º Renault, 24. 6º Audi, 24. 7º Mazda, 20. 8º BMW, 14. 9º Volkswagen, 10. 10º Citroën, 8.

MUNDIAL DE PILOTOS
1º Carlos Sainz, 115 puntos. 2º Didier Auriol, 67. 3º Massimo Biasion, 64. 4º Juha Kankkunen, 50. 5º Mikael Ericsson, 26. 6º Bjorn Waldegaard, 20. 7º Dario Cerrato, 20. 8º Bruno Saby, 16. 9º Ingvar Carlsson, 15. 10º Ari Vatanen, 15.

COPA FIA GRUPO N
1º Alain Oreille, 44. 2º Gustavo Trelles, 37. 3º Tommy Makinen, 26. 4º Ernesto Soto, 25. 5º Jorge Recalde, 22.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Sainz	23	9	3	3	3	0
Vatanen	15	8	7	7	1	0
Kankkunen	11	13	11	2	1	0
Ericsson	5	0	7	3	1	2
Salonen	1	3	8	11	5	5
Alen	0	2	2	7	9	8
Ericsson	0	0	3	4	18	6
Fiorio	0	0	1	0	1	2
Auriol	0	0	1	1	2	5



SOLICITA LAS CINTAS DE VIDEO DE LOS RALLYES ACROPOLIS Y NUEVA ZELANDA CON LAS VICTORIAS EN EL MUNDIAL DE CARLOS SAINZ

Aprovecha nuestras ofertas:

- Las dos cintas más una camiseta exclusiva de CARLOS SAINZ
- La cinta del Rally Acropolis
- La cinta del Rally de Nueva Zelanda

Solicita tus videos a:



C/ Escocia, 60 1º 1º
Tel. 349 90 64 Fax. 351 28 06
BARCELONA



SEPAE, S.A. T. (93) 414 38 17

**MATRIMONIO PERFECTO**

Silvia y Carlos, no son una pareja normal. Compaginan vida matrimonial y carreras a la perfección. El título mundial puede ser su primer «hijo».

CAMPEON

Wayne Rainey consigue su primer título mundial de un modo apabullante: seis victorias y en el resto de carreras siempre ha estado en el podio.

**MOTOS: G.P. DE CHECOSLOVAQUIA****YA SON DIEZ**

Una nueva victoria de Carlos Cardús sobre John Kocinski, la cuarta y esta vez en Checoslovaquia, ha aumentado a diez los puntos de ventaja que el español le lleva al americano. La carrera de Brno ha servido para ratificar que el de Tiana va lanzado a por el título y sus excelentes últimas carreras no han hecho sino fortalecer su moral y en cambio han tenido un efecto opuesto sobre el de Little Rock que ya ha perdido los nervios.

José Luis Aznar
Enviado especial

COMO de costumbre eran los pilotos de la menor de las cilindradas los que abrían la matinal checa en la que si bien el público era numeroso, sesenta y cinco mil personas, no llegaba a las cifras de años pasados; la revolución ha posibilitado las vacaciones en el extranjero. Romboni partía como máximo favorito tras haber hecho el mejor tiempo en los entrenamientos por delante de Spaan mientras que «Aspar» sólo era séptimo: «El motor no corre y además los neumáticos no evolucionan. Cuando les pido otros porque los que llevo me rebotan, me dicen que no hay más y que lo solucionen por amortiguadores» comentaba enfadado a esta revista. Pero nada más darse la salida saltaba la sorpresa puesto que eran las Aprilia de Gramigni y Debbia las que lideraban la prueba mientras que el italiano se iba por los suelos. En cabeza se formó un pelotón de diez hombres, de los cuales «Aspar» era casi siempre el farolillo rojo. Spaan luchaba contra las Aprilia y entre ellos también se sumaron Gresini y Prein, pero a la postre el holandés, que era con Capirossi el único que había recibido en esta ocasión piezas especiales de Honda aunque ni el uno ni el otro las montaban porque no dieron el resultado apetecido, se imponía: la veteranía es un grado. Sin embargo para Prein la segunda plaza le daba el liderato por diez puntos sobre el holandés mientras «Aspar», que terminaba octavo y con un fuerte enfado por causa de las flojas prestaciones de su moto, es quinto de la tabla.

La carrera del medio litro tenía un sólo ▶

**DUELO DE TITANES**

Pese al juego sucio de Kocinski, Carlos Cardús supo ganarle a este la partida en la guerra de nervios en que se convirtió la carrera.

BRNO DESDE EL BOX

LA FIM difundió un comunicado según el cual declaraba que de acuerdo con las conversaciones con el IRTA, para 1991 se aumentará el peso de las 500 en 15 kilos para que pesen 130 y que para 1992 se incrementarán a 100 el de las 250 y a 70 el de las 125 cc e igualmente para ese año se obligará al empleo de carburante sin plomo. El IRTA, por su parte ha negado estar de acuerdo con tales medidas.

Herri Torrontegui venció el jueves de la semana anterior al Gran Premio una carrera puntable para el campeonato suizo que se disputaba en el circuito de

Brno en los días que él tenía previsto entrenar. Saliendo el último en la parrilla inicial venció sin dificultades.

Cagiva ofreció una rueda de prensa en la que Claudio Castiglione mostró el chasis de fibra de carbono realizado por Ferrari. Pese a que han anunciado su retirada dijo que la medida podía ser reconsiderada en cualquier momento y que se trabajaba para volver lo antes posible a las carreras. Como Derbi, pero a la italiana. Marmola por su parte les suplica que le dejen una moto y mecánicos para acudir al Gran Premio de Australia.

Evidentemente el tema de moda en Brno son los fichajes y en ello las noticias son de todos los colores. Uno de los más comentados es que a Lawson le fue negado un retorno a Honda por parte del Sr. Oguma, máximo responsable de HRC. Con ello el americano podría volver, lo que son las cosas, con Agostini. Si ello se lleva a cabo es casi seguro que Kocinski pase a 500. Evidentemente todo a la postre puede quedar igual...

En el cuarto de litro las motos codiciadas son las Honda oficiales. La tienen segura Cardús, Bradl y Shimizu. Los posibles son Prein, Cadalora, Sarron, Romboni y... «Aspar».

En cuanto a las Yamaha parece que no hay ninguna duda de que Crivillé y también Puig sigan con las suyas. En el caso del de Seva todo también parece apuntar que seguirá con Agostini.

Al de Alcira se le ha visto en reiteradas ocasiones con Michel Me-traux, patrón de la escudería que hace correr a Cornu de quién se dice que también tiene asegurada la moto oficial. Sin embargo las conversaciones del español, que tiene una oferta en firme de Aprilia, y el manager suizo podrían ir encaminadas sin embargo a que la moto fuese para «Aspar». No hay que olvidar que el equipo suizo va patrocinado por Elf, que tiene el 25 por ciento de Cepsa que es sponsor del español, y que el petro-lero galo quiere penetrar en nuestro mercado. Como mal menor el valenciano tiene asegurada una JJ-Cobas con motor Honda oficial, pero de 125.

interés, saber si por fin Rainey se corona Campeón del Mundo. Aunque Schwantz había logrado la «pole», eran Rainey, Lawson y Gardner quienes entraban líderes en el primer viraje, pero al pasar por la meta era el australiano quien mandaba las operaciones con Schwantz quinto y tercero en el siguiente giro. Uno más y todo terminaría puesto que el teitano se caía una vez más y dejaba el título ya matemáticamente en manos de Rainey. Este, tras acosar a Gardner terminó pasándolo antes de media carrera mientras que Lawson era tercero, McKenzie cuarto y quinto Garriga. El catalán hizo una excelente carrera defendiéndose de Sarron y Sito Pons que le seguían: «Me la he jugado pues he empleado un neumático que no había probado antes. Primero derrapaba raro y me ha dado un par de sustos, pero luego ha ido perfecto» decía contento en el box una vez terminada su mejor carrera de la temporada. Por su parte Sito también estaba feliz: «He acabado muy cansado y dolorido, pero estoy muy satisfecho porque sé que estoy en el buen camino» explicaba con satisfacción doble pues pocos días antes había recibido la noticia de que él y su esposa Laura van a ser padres.

Un español iba a amargarles a los hombres de Roberts el título recién adquirido por Rainey. Se trata de Carlos Cardús, que salía segundo en la parrilla del cuarto de litro por detrás de Bradl y Sarron, al tiempo que Kocinski, tras un fin de semana en el que no lograba acercarse a los tiempos de las Honda, no era más que séptimo tras la Aprilia de Wimmer y precediendo a Crivillé. La carrera parecía monótona ya que no hubo muchos cambios de posiciones: Bradl se escapó, Cardús pronto se apoderó de la segunda posición seguido de Kocinski mientras que más atrás venían Shimizu que pronto caería, Cadalora y Sarron en dura pugna seguidos por Wimmer y Crivillé y éste perseguido por Zeelenberg y Cornu. Las distancias se mantuvieron estables prácticamente todo el tiempo, con Bradl destacado y el español controlando al americano. Fue a los dos tercios de carrera



EL PRIMERO
Rainey le da a su «jefe» Kenny Roberts su primer título tras seis años de perseguirlo como manager y a los diez de conseguir el último como piloto.



LA MEJOR
En Brno Juan Garriga realizó la mejor carrera de la temporada. Los neumáticos no fallaron, la moto tampoco y él pilotó con una convicción que hacía tiempo que no se le veía.

cuando la emoción se disparó ya que Kocinski pasó al español e intentó sacarlo a la hierba. Esto enfureció a nuestro hombre que enseguida recuperó su posición y fue en pos de Bradl siempre con Kocinski a sus talones. La última vuelta fue de infarto ya que Cardús adelantó al germano «y enseguida cerré la puerta» explicaba luego «para que Kocinski no pasara». Ello no fue posible puesto que a cuatro curvas del final el pupilo de Roberts daba cuenta del alemán. «Los neumáticos estaban muy degradados y tal vez también mis condiciones físicas se habían ido abajo» reconocía Bradl. Pero la bajada de la bandera a cuadros no sirvió para relajar la presión puesto que Cardús se alzaba con júbilo sobre la moto y era adelantado por Kocinski. En ese momento el de Tiana le dedicó un expresivo corte de mangas al yanqui: «Es que ha jugado sucio. Cuando me ha pasado me ha querido echar fuera.

Pero ésta se la guardo» amenazaba Cardús todavía «caliente». En el podio los dos hombres no se cruzaron una mirada ni se dieron la mano, pese a que el español estaba reconciliador. El enfado de Kocinski era tal que no se presentó siquiera a la rueda de prensa subsiguiente. Y es que los hay que no saben perder...

Tras ellos Cadalora era cuarto por delante de Sarron, Wimmer y Crivillé. Este parecía poder con el germano pero «primero se me rompió el cuentavueeltas y luego los neumáticos también se acabaron» con lo que ya no pudo cazarle» declaró el de Seva que sin embargo no hay que olvidar que corre con gomas standart frente a las oficiales de los pilotos que le precedían y otros que le seguían como es el caso de Zeelenberg y Cornu. Décimo primero era Puig pese a gripar a media carrera mientras que «Aspar» era décimo noveno.



Y VAN TRES

JORDI Tarrés consiguió en el Trial de Polonia su tercer Campeonato del Mundo de Trial. A los mandos de su Beta, el piloto de Rellinars se impuso a Miglio y Bosis en una prueba que no fue del agrado de los pilotos dada su deficiente organización y sus zonas juzgadas como excesivamente fáciles para el trial que hoy en día se practica. El catalán comenzó siendo superado en las dos primeras vueltas, pero reaccionó en la tercera y logró la victoria que le asegura este título después de los logrados en 1987 y 1989.

CLASIFICACIONES

125 cc
1º H.Spaan (Honda) 39'07"242; 2º S.Prein (Honda) a 223/1000; 3º A.Gramigni (Aprilia) a 1'924; 4º G.Debbia (Aprilia) a 1'985; 5º H.Luetthi (Honda) a 2'195... 8º «Aspar» (JJ-Cobas) a 2'812; 17º H.Torrontegui (Honda) a 24'960; 20º L.M.Reyes (Gazzaniga) a 41'872.

250cc
1º C.Cardús (Honda) 42'48'579; 2º J.Kocinski (Yamaha) a 887/1000; 3º H.Bradl (Honda) a 1'267; 4º L.Cadalora (Yamaha) a 22'027; 5º D.Sarron (Honda) a 22'175; 7º A.Crivillé (Yamaha) a 36'952; 11º A.Puig (Yamaha) a 1'11'267.

500cc
1º W.Rainey (Yamaha) 47'50"847; 2º W.Gardner (Honda) a 2'003; 3º E.Lawson (Yamaha) a 19'531; 4º N.McKenzie (Suzuki) a 35'174; 5º J.Garriga (Yamaha) a 42'617... 7º S.Pons (Honda) a 51'386.

ASI VA EL MUNDIAL

125cc
1º S. Prein, 159 puntos; 2º H. Spaan, 149; 3º L. Capirossi, 142; 4º D. Romboni, 115; 5º «Aspar» 102... 14º J. Miralles, 41; 16º M. Hernández, 39; 24º J. Torrontegui, 14; 37º J. Mariano, 1.

250cc
1º C.Cardús, 193; 2º J.Kocinski, 183; 3º L.Cadalora, 156; 4º H.Bradl, 116; 5º M.Wimmer, 110... 12º A.Crivillé, 55; 16º A.Puig, 32; 27º «Aspar», 8.

500cc
Campeón del Mundo: W.Rainey, 240; 2º K.Schwantz, 173; 3º M.Doohan, 142; 4º N.McKenzie, 120; 5º W.Gardner, 105... 7º J.Garriga, 100; 10º S.Pons, 61.

NURAL 25
Adhesivo especial automovil

4 Razones para usar

- 1 Anticalcáreo
- 2 Anticavitante
- 3 Antioxidante
- 4 Tapafugas

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

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



EL GRAN MOGOLLON

Una vez más la salida del Gran Premio de Bélgica se convirtió en un cúmulo de accidentes que afortunadamente no tuvieron consecuencias graves para los pilotos. Mansell salió mal parado.



SIEMPRE EL MEJOR

Ayrton Senna tomó la tercera salida con la decisión que le caracteriza. Ni siquiera en la primera curva dio a Gerhard Berger la posibilidad de ocupar el primer lugar.



PUDO SER TRAGICO

Durante los entrenamientos una rueda posterior se desprendió del coche de Martin Donnelly, y por poco no fue a chocar con Senna que había dado un trampo en el mismo lugar del accidente.



GRAN PREMIO DE BELGICA DE FORMULA 1

SENNA, UNA VICTORIA A SU MANERA

Gigi Corbetta
Enviado especial

UN buen día, las cabezas pensantes de la Fórmula 1 decidieron cambiar el lugar tradicional donde se tomaba la salida de los Grandes Premios, situado en la bajada antes del Eau Rouge, para trasladarlo en la recta antes de la horquilla de la Source. Esa nefasta idea se justificó con la excusa de que en el nuevo lugar, la velocidad que



AL ROJO VIVO
Senna emprendió una carrera sin contemplaciones y logró ser el dominador absoluto. La actuación de Nigel Mansell fue penosa por culpa del coche.

se alcanzaba hasta la primera curva era menor. El resultado ha sido de lo más desalentador, ya que en cada Gran Premio ocurre siempre algún percance. En esta ocasión, se ha tenido que repetir la salida por tres veces, a pesar de la modesta velocidad que los monoplazas alcanzan hasta negociar la curva de la Source.
La primera vez, ocurrió que Satoru Nakajima chocó con Nelson Piquet, que a su vez colisionó con la rueda trasera izquierda de Nigel Mansell que se quedó atrave-

NO FUE PROFESOR

En esta ocasión Alain Prost cometió dos errores tácticos en el momento de adelantarse a Alessandro Nannini y a Michele Alboreto. Tampoco su Ferrari reunía las condiciones para vencer a Senna.



sado en la pista; y como final de fiesta, Piquet volvió a tocarse con Aguri Suzuki que abandonó la carrera. Pocos instantes después, en la subida al Radillon, Paolo Barilla perdió el control de su coche y se estrelló contra las defensas. Una vez arreglados los desperfectos ocasionados, se dio la segunda salida, que también se anuló por un accidente entre Pier Luigi Martini y Andrea de Cesaris

mientras entraban en la chicane de Les Combes. Por fin, la tercera salida fue la «buena» y el Gran Premio empezó a disputarse a pesar de la hora de retraso. Por la evidente lucha que hay entablada entre Ayrton Senna y Alain Prost, esta carrera era especialmente significativa para que Prost pudiera acercarse a Senna con una victoria, y a su vez, si Senna lograba subir al podio

se alejaba de Prost con una ventaja de trece puntos mínimo. A la vista de lo acontecido durante los entrenamientos, era difícil vaticinar sobre el resultado de la carrera. Por una parte, McLaren disponía del motor Honda RA 100 E en su quinta evolución, que en un principio estaba previsto usar en Monza; sin embargo, Osamu Goto tomó la determinación de anticipar su utilización para

SPA EN BREVE

En el próximo mes de octubre, el equipo Leyton House dará comienzo a los primeros ensayos con el nuevo motor Ilmor, diseñado y fabricado por Mario Illien y Peter Brown. Por el momento, no hay detalles sobre el motor. Únicamente se sabe que se trata de un doce cilindros en V dispuestos a ochenta grados.

Peter Monteverdi, titular de la escudería que lleva su nombre, ha tomado la drástica decisión de abandonar el actual Campeonato debido a los decepcionantes resultados logrados hasta la fecha. Además, Good Year se negó a seguir suministrándoles neumáticos a pesar de haber recibido cuatrocientos mil dólares (unos cuarenta millones de pesetas aproximadamente) como garantía. Después de esta decisión, Gregor Foitek y Jarvi Lehto se han quedado en el paro.

Pocos días después de haber acabado la presente temporada, la escudería Fondmetal Osella Ford someterá al piloto galo Paul Belmondo a una serie de ensayos. Si el

resultado de los mismos es satisfactorio, Belmondo pasará a pilotar el segundo monoplaza que Osella alineará en 1991.

En vísperas del Gran Premio de Hungría, Frank Williams comunicó a Thierry Boutsen la noticia de que su contrato no se renovaría. A raíz de esto, Boutsen firmó con Arrows para 1991 en sustitución de Alex Caffi. Su labor, se centrará principalmente en la evolución del motor V 12 Porsche destinado en exclusiva a Arrows por un año.

Envuelto por un gran misterio, la pasada semana Alain Prost estuvo rodando en la pista de Fiorano para ensayar unos neumáticos sin marca. Se especula que eran Pirelli, además en los alrededores del circuito, se reconoció un destacado técnico de la marca italiana de neumáticos. Además, con el monoplaza de Prost rodó también un desconocido piloto que llevaba un casco color blanco sin personalizar. A la vista de los excelentes tiempos registrados, se supone que se trataba del sustituto de Mansell, si este

decide marcharse definitivamente.

En la tarde del sábado previo al Gran Premio, Ayrton Senna aprovechó la rueda de prensa de reglamento, por haber logrado su cuatragésima octava pole position, para aclarar que en 1991 seguirá a los mandos del McLaren. Al parecer, renovó el contrato por la módica cantidad de doce millones de dólares, y con la ventaja de poder marcharse a finales de 1991, fecha en la cual volverá a tener las ofertas de Ferrari, Williams-Renault y McLaren. Al margen de la oficialidad, a Senna se le escapó comentar que ha renovado el contrato por la confianza que tiene puesta en Honda.

Hay rumores bastante fundados, de que el Gran Premio de España de Fórmula 1 del año 1991 tendrá lugar en el nuevo circuito que se está terminando en los alrededores de la ciudad de Barcelona. Los indicios de dicha posibilidad los ha desvelado un miembro de la FISA directamente involucrado en todos los Grandes Premios.



SENTO CATEDRA

De no haber sido por un pequeño error, Nannini hubiese logrado el segundo puesto en el podio. Berger aprovechó la ocasión. Un problema de neumáticos impidió a Jean Alesi desarrollar una carrera digna. Tampoco pudo defenderse del acoso de Maurício Gugelmin e Ivan Capelli.

contrarrestar el constante acoso de Ferrari. Esos últimos, llevaron a Spa doce motores 037 -nueva versión- y tres 036 destinados al «muletto» de Alain Prost. Además, ensayaron un nuevo alerón trasero, muy similar al utilizado por Williams, que carece de la columna de sujeción central. A pesar de las teóricas ventajas estudiadas en el túnel del viento, los resultados fueron negativos, y lo apartaron inmediatamente. En resumidas cuentas, el trazado de Spa era el lugar idóneo para definir cual era el verdadero nivel de competitividad entre los dos grandes rivales, no sólo para la victoria del Gran Premio de Bélgica, sino también con vista al Gran Premio de Italia y al desenlace sobre la lucha para el título de Campeón del Mundo.

Como de costumbre, Williams-Renault y Benetton-Ford hacían al papel de secundones, o en todo caso de alternativa a los dos «monstruos». Renault decidió utilizar la Evolution 2 del motor V 10-RS2, con bielas y árboles de levas de nuevo diseño que, hasta la fecha lo había empleado Thierry Boutsen en dos sesiones de clasificación. Debido a las exigencias del circuito belga, también Ford-Cosworth suministró a Benetton ocho unidades de la versión Evolution IV del motor V8-F1. Después de tanto despliegue de motores, la parrilla de salida se formó sin ninguna sorpresa, y para no variar, Senna se adjudicó la pole position número cuarenta y ocho de su carrera, y a su lado se encontraba Berger que en la primera sesión de

clasificación había logrado la pole provisional. En la segunda fila, estaba Prost con Boutsen al lado, seguidos por Mansell, Nannini, Patrese, Piquet y el dúo Alesi-Nakajima como los mejores clasificados entre los que utilizan neumáticos Pirelli.

A pesar del excelente tiempo de que se disfrutó durante los dos primeros días de entrenamientos, la mañana del domingo amaneció con una abundante niebla sobre la zona del circuito, y la temperatura ambiente era inferior a los veinte grados centígrados, no se pudo contemplar la posibilidad de desarrollar la carrera sin cambiar los neumáticos.

Senna dio comienzo a su carrera con una frenada espectacular al llegar a la primera curva, que le valió mantener la primera posición. Desde ese momento, hasta el final de la carrera, «Magic Senna» dominó de forma aplastante, sin dejar la más mínima posibilidad a sus rivales de aspirar a la victoria.

Durante los primeros compases de la carrera, Berger intentó por todos los medios aguantar el acoso de Prost, pero fue inútil. El profesor esperó unas cuantas vueltas hasta ponerle nervioso, y cuando vio que había llegado al máximo de sus posibilidades, le adelantó en la entrada de La Chicane. A esa altura de la carrera, todo hacía suponer que se presentaría un duelo entre Senna y el profesor. Sin embargo, ni Prost ni su coche podían rivalizar con Senna, a pesar del motor 037.

Lo peor ocurrió después de que ambos

entraran en la línea de boxes para cambiar los neumáticos. Senna salió primero a la pista sin perder el liderazgo de la carrera, por el contrario, Prost se encontró a Nannini que le obstaculizó durante cuatro vueltas hasta poderle pasar. Poco después, ocurrió lo mismo con Michele Alboreto. Al respecto, Prost dijo que le cerró el paso hasta hacerle perder más de cinco segundos, justo en el momento en el que había empezado la caza a Senna. En realidad, es imperdonable que con un coche con cien caballos más de potencia no lograra adelantarse al Arrows-Ford de Alboreto. Además, la incorrección del italiano le hizo perder algo menos de cuatro segundos. Aunque Prost no hubiese perdido el tiempo en los dos adelantamientos, habría acabado la carrera a muy poca distancia de Senna, pero en segunda posición por inferioridad total de condiciones.

Por si fuera poco, Senna logró el nuevo récord absoluto de la pista con el tiempo de 1:50.365 y redujo también la duración del Gran Premio a 1:26'31.997. Sin embargo, Prost se tuvo que conformar con la vuelta rápida en carrera en 1:55.087.

El Gran Premio se vio amenizado con una lucha cerrada para el tercer puesto entre Nannini y Berger. En un primer tiempo, el piloto de Benetton hizo lo imposible para no dar el brazo a torcer, y aguantó de forma espectacular el acoso de Berger, que disponía de muchos más medios. Al llegar a los últimos compases de la carrera, Nannini cometió un pequeño error de trazada al negociar la subida del



Radillon, y su monoplaza hizo amago de cruzarse. El instante que levantó el pie del acelerador y el tiempo que perdió en reducir una velocidad, permitió a Berger ocupar la tercera posición, que mantuvo hasta el final.

UNA ESTAMPA CLASICA
Berger negociando el viraje de La Source. Es un lugar decisivo del circuito.

COMO UN EMPERADOR
Sólo el logro de la victoria da lugar a que la alegría aparezca en la cara de Senna.

Piquet se vio afectado por el accidente de la primera salida, que le obligó a utilizar el «muletto» regulado por Nannini; también tuvo problemas con el embrague, pero a pesar de todo logró finalizar en la quinta posición.

En esta ocasión, la mala suerte se ensañó con el equipo Williams-Renault, que en la primera parte de la carrera tuvieron un papel destacado. Sin embargo, en la vuelta diecinueve, Patrese se vio traicionado por la mecánica de su caja de cambios, y dos vueltas más tarde, Boutsen se quedó en la recta de boxes con una junta homocinética de la transmisión rota. Según dijo el piloto belga, su coche estaba en condiciones de dar guerra a Berger, Nannini e incluso acercarse mucho a Prost, pero todo quedó en agua de borrajas.

Otra situación desastrosa fue la de Mansell que, a raíz del accidente en la primera salida, cogió el «muletto» de Prost equipado con el motor 036. Por lo visto, era inconducible hasta el extremo que dijo: «No me quería matar- y añadió - no entiendo como se pudo regular así un coche».

Al final, la historia terminó con una bronca colosal entre Mansell, Nardon y Guido Castelli -director técnico de Ferrari- cuya magnitud no se recuerda en el box del Cavallino.

El sexto y séptimo puesto logrado respectivamente por Mauricio Gugelmin e Ivan Capelli ha sido alentador para la escudería Leyton House. Durante varias vueltas, ambos lucharon con Jean Alesi que se resistía a dejarse adelantar. Concretamente Capelli dañó sus cubiertas en las dos primeras salidas, y a continuación su monoplaza carecía de agarre en las curvas rápidas.

A pesar de haber destrozado su coche



en el accidente de la primera salida, Donnelly logró terminar en décimo segundo lugar y su compañero Warwick en el décimo primero. También lograron cruzar la meta los dos Arrows-Ford de Alboreto y Caffi. Fue también una sorpresa inesperada, el que hayan terminado el Gran Premio Oliver Grouillard y Nicola Larini.

A partir de este resultado, el profesor Prost tendrá que apretarse los machos si quiere aspirar a su cuarto título de Campeón del Mundo. Por el momento, todo parece indicar que las musas vayan a visitar a «Magic Senna» que se encuentra en plena forma así como su equipo.

PARRILLA DE SALIDA

28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 50 948	27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 50 365
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 51 902	1. A. Prost (Ferrari) 1 51 043
19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 52 648	2. N. Mansell (Ferrari) 1 52 267
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 52 853	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 52 703
3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 53 468	4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 52 885
16. I. Capelli (Leyton House-Judd) 1 53 783	30. A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) 1 53 523
15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 54 120	8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 53 916
23. P. Martin (Minardi-Ford) 1 54 312	29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 54 251
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 55 068	21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 54 595
22. A. de Cesaris (Dallara-Ford) 1 55 261	10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 55 199
12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 55 304	25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 55 278
7. D. Brabham (Brabham-Judd) 1 55 668	14. O. Grouillard (Osella-Ford) 1 55 334
9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 56 055	24. P. Barilla (Minardi-Ford) 1 55 859

NO PRECLASIFICADOS
R. Moreno (Eurobrun-Judd) 2 00 270 C. Langes (Eurobrun-Judd) 2 01 450 B. Giacomelli (Life) 2 19 445.

NO CLASIFICADOS
G. Tarquini (AGS-Ford) 1 57 566. Y. Dalmas (AGS-Ford) 1 57 704 B. Gachot (Colani-Ford) 1 58 520

CLASIFICACION FINAL

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1 26 31 997 2º A. Prost (Ferrari) a 03 550 3º G. Berger (McLaren-Honda) a 28 462 4º A. Nannini (Benetton-Ford) a 49 337 5º N. Piquet (Benetton-Ford) a 1 29 650 6º M. Gugelmin (Leyton House-Judd) a 1 48 851 7º I. Capelli (Leyton House-Judd) a 1 vuelta. 8º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 1 vuelta 9º E. Bernard (Larrousse-Lamborghini) a 1 vuelta 10º A. Caffi (Arrows-Ford) a 1 vuelta 11º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 12º M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 13º M. Alboreto (Arrows-Ford) a 1 vuelta 14º N. Larini (Ligier-Ford) a 2 vueltas. 15º P. Martin (Minardi-Ford) a 2 vueltas. 16º O. Grouillard (Osella-Ford) a 2 vueltas. 17º S. Modena (Brabham-Judd) a 5 vueltas. Vuelta rápida: A. Prost 1 55 087

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna 63 puntos. 2º A. Prost 50. 3º G. Berger 33. 4º T. Boutsen 27. 5º N. Piquet 24. 6º A. Nannini 16. 7º R. Patrese 15. 8º J. Alesi 13. 9º N. Mansell 13. 10º I. Capelli 6. 11º E. Bernard 5. 12º D. Warwick 3. 13º A. Caffi 2. 14º S. Modena 2. 15º A. Suzuki 1. 16º M. Gugelmin 1. 17º S. Nakajima 1.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 96 puntos. 2º Ferrari 63. 3º Williams-Renault 42. 4º Benetton-Ford 40. 5º Tyrrell-Ford 14. 6º Leyton-House-Judd 7. 7º Larrousse-Lamborghini 6. 8º Lotus-Lamborghini 3. 9º Arrows-Ford 2. 10º Brabham-Judd 2.

WALTER ROHRL

RETIRADA DE UN GUERRERO

El doble Campeón del Mundo de Rallyes y una de las figuras míticas de esta especialidad, el alemán Walter Rohrl, ha anunciado que tras la carrera que se disputará el 14 de octubre en Hockenheim, puntuable para el Campeonato Alemán de Turismos y en el que participa a los mandos de un Audi V-8 se retira de la competición. Con esta decisión el piloto alemán se podrá dedicar con más intensidad a su negocio de Mountain Bike.



RALLYE PARIS DAKAR

COMIENZA LA AVENTURA

CUANDO aún faltan varios meses para que se dé la salida a la decimotercera edición del París-Dakar, ya se saben las fechas en las que se va a disputar. De nuevo los participantes llegarán a África el día 1 de enero, como era habitual en ediciones anteriores y llegarán a Dakar el día 16, después de recorrer cerca de 12.000 kilómetros; esto significa que la carrera es una semana más corta que la pasada edición. Otra de las preocupaciones de la TSO, es que la carrera sea más asequible a los equipos con menos medios y para que prevalezca el espíritu de aventura se van a disputar más etapas de navegación.



PORSCHE

FUTURO INCIERTO EN LA INDY

PORSCHE sigue desarrollando el motor con el que va a volver a la Fórmula 1, por este motivo pende de un hilo su continuidad en la Fórmula Indy. En este certamen según Derrick Walker, jefe del equipo, están esperando la decisión de Stuttgart para preparar la temporada 91. Teo Fabi, uno de los pilotos del equipo americano está colaborando en el desarrollo del motor de Fórmula 1 y podría pilotar uno de los Arrows impulsados por este motor.



LOS PERDEDORES TAMBIEN CUENTAN

VIVIMOS en un mundo donde triunfar se ha convertido en una obsesión y donde los perdedores sólo tienen plaza en el furgón de cola. Las autobiografías de los millonarios se convierten en best-sellers y los libros de los Nobel se quedan en ediciones limitadas.

La victoria, el dinero y la gloria son el paradigma de una generación que crece al son de un consumismo frenético. Los niños se miran en el espejo de Superman y Batman. Los jóvenes colocan en el altar de la fama a Madonna y Bruce Springsteen. Y los universitarios sueñan entre cubata y libro con ser un día Mario Conde.

Viene todo este prólogo a cuento de lo mucho que se escribe de los que besan la gloria y de lo ignorados que están los que caen en desgracia. Esta temporada se escribe sin parar de dos CARLOS que relucen más que el sol, Carlos Cardús y Carlos Sainz. Los dos pueden ser campeones del mundo, los dos han tragado mucho polvo hasta llegar al podium. Ellos se llevan todos los elogios. La tele se recrea en sus éxitos y la prensa airea como nunca sus gastos.

Hoy nos queremos olvidar de ellos. Ya les regalan bastantes flores.

Queremos fijar nuestra atención en la otra cara de la moneda, en tres perdedores que las pasan canutas, que se tragan su orgullo y que se sienten poco menos que tirados en la cuneta. Máxime cuando los tres han sido ganadores y conocen mejor que nadie la diferencia atroz que va del éxito al fracaso, de la alegría a la decepción.

Aspar, Champi Herreros y Torrontegui están viviendo un mal año, una temporada en algunos casos incluso calamitosa.

Aspar se las prometía muy felices a los mandos de la JJ Cobas que hizo Campeón a Criville y va de frustración total. El título se escapó, las Honda le superan y ya se comienza a plantear el futuro para salir de un bache que dura demasiado. Aspar es un hombre triste y decepcionado. Cambió su suerte.

Lo mismo vale para Champi Herreros. De campeón del mundo a no clasificarse media un abismo. Es el duro camino que está recorriendo ese año. Poco le duró la fama y menos la gloria. Lucha con los debutantes y no pasa de comparsa. Un trago amargo que no se merece y que no imaginaba vivir.

El tercer caso negro se llama Torrontegui. De piloto revelación ha pasado a piloto olvidado. Honda le retiró la confianza, los patrocinadores el dinero y se ha quedado más solo que la una.

No todo es de color de rosa en el motociclismo. Los hay que viven calvarios dramáticos. El consuelo que les queda es pensar que Cardús estuvo peor que ellos y ha sido capaz de levantar cabeza. ¡Animo muchachos!



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



CONCENTRACIONES

CON LA MOTO A CUESTAS

LOS apasionados por el turismo sobre ruedas disponen de varias alternativas para llevar a cabo el último fin de semana de agosto: II Concentración Villa de Luarca, Asturias. Tel. (985) 64 09 86; II Concentración Ciudad de Torrevieja, Alicante. Tel. (965) 72 97 21; I Concentración Ciudad del Tajo, Málaga. Tel. (952) 87 27 35 y I Viaje al Monasterio de Piedra, Zaragoza. Tel. (96) 132 03 21.

DEPORTE

PROTOTIPOS EN DONINGTON

EL domingo 2 de septiembre el Mundial de Sport Prototipos se desarrollará en el circuito de Donington, Gran Bretaña. Del 30 de agosto al 2 de septiembre tendrá lugar el Rallye Piancavallo, la prueba más importante del Campeonato de Italia, puntuable también para el Europeo con coeficiente 10. Esos mismo días se disputará en Pontevedra, la Subida Internacional a Alfofret, del Campeonato de España de Montaña.

SEIS DIAS DE ENDURO

DEL 3 al 8 de septiembre, la localidad sueca de Vasteras será el escenario de los Seis Días de Enduro, puntuable para el Mundial. El día 2 tendremos el

AGENDA

Campeonato del Mundo de Motociclismo en Hungría y el Trial de las Naciones en Francia. El Campeonato de España de Motociclismo de 125 centímetros cúbicos tendrá su última cita en Trillo, Guadalajara.

LO QUE HAY QUE VER

CAMPEONATOS CATALANES

ESTA semana Motor a Fondo realiza su habitual resumen mensual de los campeonatos de Cataluña de automovilismo. También incluirá los siguientes temas: Gran Premio de Fórmula 1 de Bélgica, Rallye de los 1000 Lagos, F 3000 desde Birmingham, Raid Transpaña y Trial de Polonia.

TV3, jueves 30, 19:00. Repetición a las 23:00 y sábado 1 a las 13:35.

MOTOS DESDE HUNGRIA

DOMINGO Deporte transmitirá en directo el Gran Premio de Hungría, al igual que Eurosport. Seguidamente ofrecerá un especial de Carlos Sainz.

TVE-2, domingo 2, 125 c.c. a las 11:55, 500 c.c. a las 13:10 y 250 c.c. a las 14:55

SABADO DEPORTIVO

EL espacio deportivo de los sábados, Estadio-2, contará también con la presencia de Carlos Sainz para relatar sus impresiones en el 1000 Lagos. Además ofrecerá un resumen de los entrenamientos del Gran Premio de Hungría.

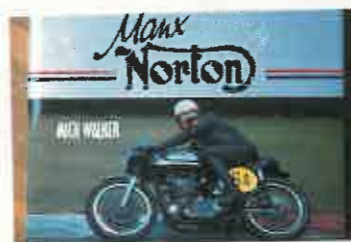
TVE-2, sábado 1 a partir de las 16:00

A LEER TOCAN

LA JOYA DE LA CORONA

ASTON Publications ha editado un libro de una de las motos más legendarias de la historia, la Norton Manx, hoy una ansiada pieza de colección analizada por el autor de la obra, Mick Walter. Nombres como los de Mike Hailwood o Geoff Duke son protagonistas con sus hazañas en este interesantísimo libro de doscientas páginas ilustradas con excelentes fotos de la época.

Precio: 5.830 pesetas
De venta en: Librería Collector, Barcelona. Tel. (93) 215 81 15



TELEFONOS

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

CAMPSA
 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

MAZDA
 Tel. (91) 597 21 25

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

I SALON DEL COCHE CLASICO Y DEPORTIVO



Badajoz, del 20 al 23 de Septiembre

ORGANIZA
IFEIA

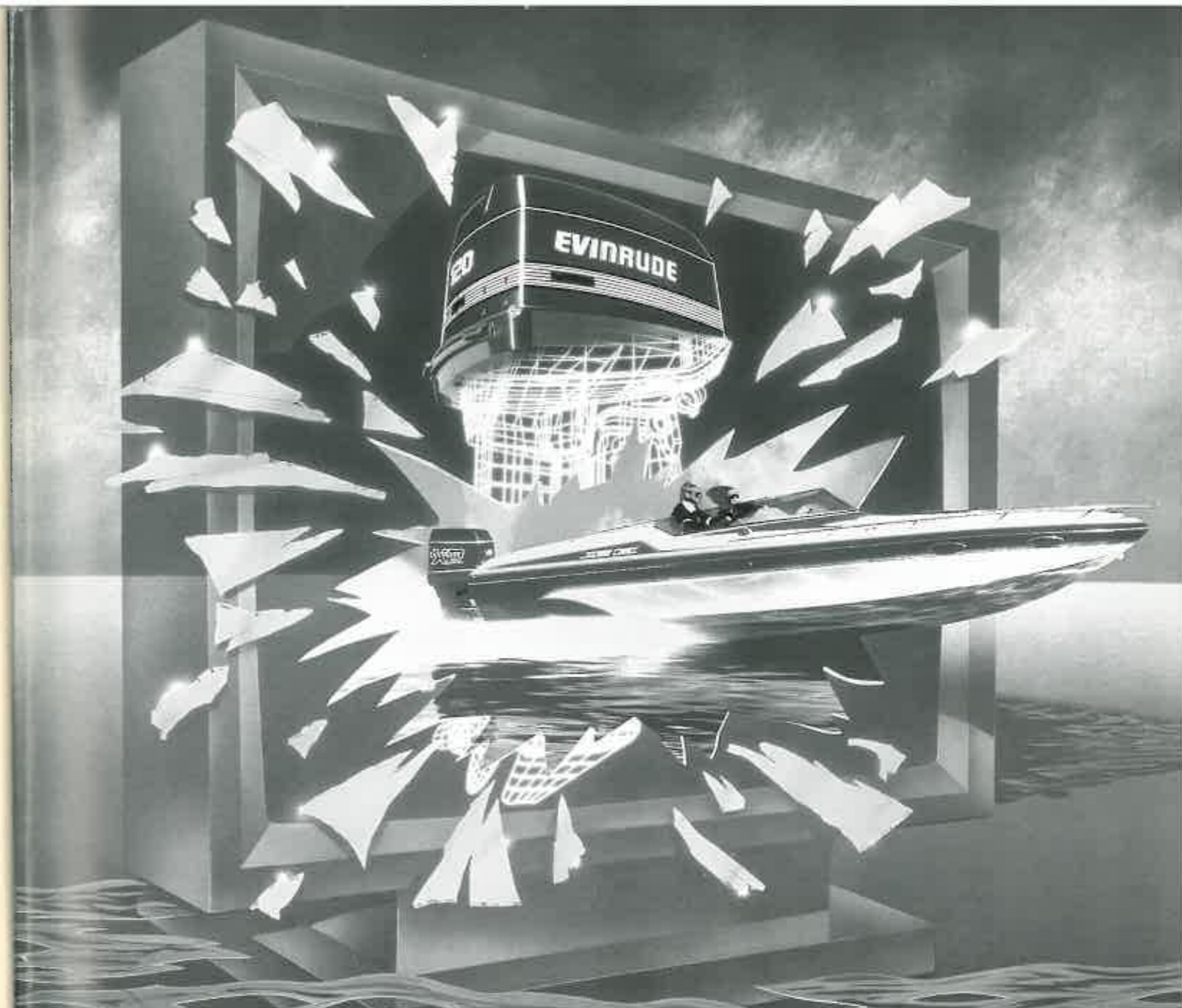
PATROCINA

Motor 16

SALON DE CLASICOS

EL proyecto de la Institución Ferial de Badajoz es ya una realidad. Se trata del I Salón del Coche Clásico y Deportivo cuyo objetivo es por una parte, ofrecer al público en general la posibilidad de admirar una muestra de los principales modelos clásicos y por otro, crear un marco apropiado para que los profesionales del sector puedan desarrollar sus prácticas comerciales. Todo ello estará amenizado por una serie de actividades paralelas.

Fecha: Del 20 al 23 de septiembre.
Dirección: Avd. de Elvas s/n. 06006 Badajoz.



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

EVINRUDE
 FUERA BORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO S
 DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Autovia 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 50754 JMMV-E

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.

CONDENADOS A MUERTE.



Oso Pardo. Quedan menos de 100 ejemplares.

Arrasados por las llamas y los intereses de unos pocos... Expulsados de su entorno y sin un lugar seguro a dónde ir, nuestros Bosques y nuestros Animales han sido condenados a la extinción.

Pero esta condena tiene un último recurso: El que tú dices.

Sólo tu ayuda puede ofrecerles el indulto. Por eso te pedimos que levantes la pena de muerte que pesa sobre ellos.

ADENA, una organización internacional que lucha por proteger la Naturaleza, pone este poder en tus manos. Si lo aceptas, no esperes a que sea demasiado tarde y rellena ahora mismo este Cupón. Ellos dependen de ti y tú de ellos.

Defender la Naturaleza es Defender también tu vida.

Envíanos hoy mismo tu cupón de indulto a ADENA, Sta. Engracia, 6, 28010 Madrid.



CUPON DE INDULTO

SI, deseo levantar la condena que pesa sobre mis Bosques y mis Animales, haciéndome socio de Adena.

Nombre y Apellidos..... Edad.....
 Dirección.....
 Localidad..... C.P..... Provincia.....
 Tel. ().....

Categoría de Socio (marca con una X)

- Juvenil: 2.000 ptas/año. (hasta 17 años)
- Numeraria: 3.000 ptas/año. (a partir de 17 años)
- Colaborador: 7.000 ptas/año.
- Benefactor: 12.000 ptas/año.
- Socio protector: 250.000 ptas. (una sola vez)
- Empresa colaboradora: 250.000 ptas/año.

Forma de pago (marca con una X)

- Giro Postal (a ADENA, Santa Engracia, n.º 6, 28010 MADRID)
- Banco
- Reembolso
- Talón

Cuota..... Firma.....
 (Indica la cantidad de tu aportación)

Envíanos este cupón con tus datos y tu firma. Recibirás tu carnet exclusivo de socio de ADENA, además de nuestra revista trimestral PANDA.

CARLOS SAINZ VOLO EN FINLANDIA



MOTOR 16

1 de septiembre de 1990 • Núm. 358 • 300 ptas.

CLIO

OCHO VERSIONES

- 1.2 RL/RN/RT • 1.4 RN/RT • 1.7 RT • 1.9DRN/RT
- GASOLINA Y DIESEL • CINCO PUERTAS
- DE 154 A 185 KILOMETROS POR HORA
- DE 60 A 92 CABALLOS DE POTENCIA



LA BOMBA DE RENAULT



MAS NOVEDADES



OPEL CORSA
TAMBIEN CAMBIA POR DENTRO



AUDI S-II
EL COUPE CON 220 CABALLOS



ESCORT COSWORTH
AL MUNDIAL DE RALLYES