

FIAT A PRUEBA



GAMA TEMPRA

Motor 16

8 de septiembre de 1990 • Num.359 • 300 ptas.

SUPER CABRIOS



BMW 850i
FERRARI
512i



EL "PLAN FELIPE" EN MARCHA
PRIORIDAD PARA LOS ACCESOS A MADRID, BARCELONA Y SEVILLA

MONOVOLUMEN

LA MODA QUE VIENE



G.P. DE HUNGRIA DE MOTOCICLISMO



NO LE QUITES EL SABOR ORIGINAL.



No quites el sabor a tu Alfa Romeo, mantén intacto el placer de conducir un automóvil seguro y deportivo.



RECAMBIOS ORIGINALES

Alfa Romeo



- 6 LO ÚLTIMO**
BMW 850 y Ferrari 512 cabrios
- 12 ECONOMÍA**
Plan de accesos a grandes ciudades
- 18 MERCADO**
Llegan los Clio
- 31 AL VOLANTE**
Toyota Previa



- 34 A FONDO**
Gama Fiat Tempra
- 42 A FONDO**
Saab 9000i 2.3 16V
- 55 FUERA DE SERIE**
Art Center College de Pasadena
- 60 OCIO**
Mundiales de Vela Olímpica



- 62 DEPORTE**
Motos: G. P. de Hungría
- 67 DEPORTE**
En directo con Alain Prost
- 68 DEPORTE**
Sport Prototipos en Donington
- 72 DEPORTE**
A todo gas

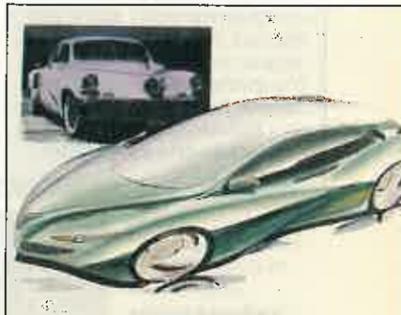
CUANDO LAS BARBAS ...

DECIA Preston Tucker refiriéndose a la industria norteamericana del automóvil que, en vez de ser líder, algún día pasaría a ser del montón y no se sabía cómo se habría llegado a esa situación. Esto ocurría en 1948, cuando el intuitivo fabricante del coche que lleva su nombre se asomaba a un mercado dominado por los grandes de Detroit. Su osadía, su empeñamiento por competir con los más fuertes, no fueron suficientes para que los Tucker invadieran los Estados Unidos tal y como se habían propuesto el propio Tucker y su colaborador más directo, Alex Tremulis.

«Si ese momento llegara -recalcaba Tucker-, dejaría de creer en el sentido común del pueblo americano». Preston Tucker, visionario e innovador, también fue profeta en esto, como lo fue con las soluciones aplicadas a sus coches: los cinturones de seguridad, el parabrisas laminado, etc. Eran parte de sus argumentos, unos argumentos basados en la innovación tecnológica y en la valentía por aplicar unos principios que, sin embargo, más tarde serían adoptados de manera generalizada.

Hoy, Estados Unidos es un líder mundial en determinadas industrias, pero sus marcas han perdido el liderazgo industrial del automóvil. Son los coches japoneses fabricados en Norteamérica los que más se venden en ese país. La fantasía innovadora de los nipones -el mismo espíritu que inspiraba a Preston Tucker- se ha hecho con un mercado que pedía precisamente eso.

En Europa, la situación es diferente. Nuestros fabricantes se defienden mejor que los del otro lado del Atlántico. Incluso las filiales de las marcas americanas son plenamente competitivas. Pero recelar es inevitable. Las repercusiones de la crisis norteamericana pueden tener consecuencias graves. Bien cierto es que aquí todos los grandes se plantean a nivel gerencial una auténtica revolución industrial en busca de la competitividad «descubierta» por los japoneses. Pero no hay que olvidar que el automóvil sigue siendo una prolongación de la personalidad de su conductor, un vehículo de placer y un signo distintivo para su propietario. Si el usuario europeo quiere un producto de calidad a buen precio, no es a costa de perder en personalidad o funcionalidad. Si esa revolución industrial no se ve acompañada por una revolución en el diseño, la creatividad japonesa puede ser la que gane esa partida.



Alberto Mallo

Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benet (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autoedición: Yolanda Corrochano y José M. Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Anzar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Montevedre (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 Cañal (Producto); José María Casanova (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 Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407.27.00 y 407.41.00. Fax: 407.24.22 Suscripciones: 407.85.70. Promoción: 407.66.00. Telefax: (91) 408.49.44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418.47.79. Telefax: 418.42.51. BILBAO: Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428.91.38. Fax: 324.80.03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392.40.05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43.22.11.

Fotomecánica: Pronograf, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 6. 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 1988. 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).

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

LA TRIBUNA

Masanao Shiomi
Director de área de Toyota Motor Corporation y Encargado del desarrollo del Toyota Previa.

«El mercado de los coches monovolumen del estilo del Previa está todavía sin descubrir en Europa. Nuestro nuevo modelo es el primero que ha sido diseñado específicamente para este objetivo»

«El gran reto para las marcas japonesas, es conseguir hacer coches para los europeos, al gusto europeo, pero con el precio y la calidad japonesas. Para conseguir esto es indispen-

sable que la industria auxiliar europea que abastecerá nuestras fábricas se adapte a nuestros niveles de calidad y precio. La verdadera revolución en la fabricación de automóviles se tiene que producir en la industria auxiliar, puesto que los fabricantes hemos realizado ya un tremendo esfuerzo por reducir costes.»

«La planta que estamos construyendo en Inglaterra, es el primer paso dentro de nuestra política de expansión en Europa. A continuación llegarán un segundo y un tercer proyecto, sobre los cuales todavía no hay ninguna decisión tomada en cuanto a su posible localización ni el tipo de vehículo.»

CARBURANTES MAS SUBIDAS

EL Gobierno ha aprobado los nuevos precios máximos de los carburantes para la quincena del 4 al 17 de septiembre; 91,80 pesetas para la super; 88,4 pesetas la normal; 89,50 la «verde», y 67,70 para el



DISCOVERY

CON CINCO PUERTAS

EL nuevo Land Rover Discovery con carrocería de cinco puertas saldrá a la luz en el próximo Salón de Birmingham, dentro de quince días. La gama de mecánicas para los Discovery contará, a partir de Birmingham, con un nuevo motor de gasolina, con un V-8 de 3,5 litros e inyección electrónica de carburante y catalizador, que llegará hasta los 162 caballos de potencia; este motor ecológico sustituirá al antiguo V-8 de carburadores.

EN ITALIA

FIAT REGULA EMPLEO

LA multinacional italiana Fiat ha anunciado un drástico ajuste de plantilla para hacer frente a la caída de las ventas. El ajuste afecta a 35.000 trabajadores que estarán suspendidos de empleo, aunque cobrarán el sueldo base, durante tres semanas. Según Giovanni Agnelli, «el automóvil ha entrado en una crisis cíclica, esperada desde hace tiempo pero no irreversible». Ha caído el ritmo de ventas del modelo Uno; el Cromo no va bien y el Tempra acusa cierta lentitud de entrada en el mercado italiano, al contrario que en nuestro país, donde marcha de maravilla.

SALON DE PARIS LLUVIA DE ESTRELLAS

EL Salón del Automóvil de París, acontecimiento que celebrará en los primeros días del mes de octubre, estará marcado por prototipos tan espectaculares como el Citroën Activa II, evolución del Activa que vio la luz en 1988, o del Renault Laguna, un modelo futurista en la línea mostrada por el revolucionario Megane. En París saldrá también a la luz el nuevo Chrysler Voyager, presentado por el propio presidente de la marca, Lee Iacocca. El Voyager desvelado en la cita parisina se construirá muy pronto en la localidad austriaca de Graz.



PROBLEMAS EN LA M-30

VUELVEN LOS ATASCOS

EL MOPU ha decidido asfaltar el desastroso Puente de Vallecas en la M-30 con los atascos que esto conlleva. Se ha planteado ya la posibilidad de ampliar el puente con dos carriles en 1991. El proyecto de ampliación de la N-VI desde Puerta de Hierro hasta Aravaca también se ha retocado; los diez carriles previstos se quedarán al final en ocho.

EL MAESTRO

PAUL BRACO

LA eficacia del estilista francés Paul Braco frente a un tablero de dibujo, su eficacia para crear el espacio interior de familiares como los Peugeot 605 o los prototipos Próxima y Oxia, sólo tiene parangón con su genialidad para pintar automóviles fabulosos, grandes deportivos de la época dorada como los Alfa Romeo BAT de Bertone, los Ferrari, Delage o Delahaye. El cuadro que acompaña estas líneas ha recibido el primer premio en el concurso celebrado en Pebble Beach, el más famoso del mundo.



AUTO-RADIOS

A TRES BANDAS

FORD Motor Company, Mazda Motor Corporation y Sanyo Electric han llegado a un acuerdo para la creación de una compañía mixta en Asia que diseñe, desarrolle y fabrique productos de audio para automóviles.

Ford montará las radios fabricadas por la nueva empresa en los vehículos distribuidos en la región del Pacífico.

Mazda los destinará para los vehículos fabricados en Japón. Sanyo se encargará de distribuir estos productos por su cuenta. El lugar elegido para la construcción de la nueva fábrica es el estado de Penang, Malasia.

VERDE Y ROJO

● Bien están las obras que se realizan en los teóricamente tranquilos días de agosto, pero lo que es de una imprevisión supina es prolongar estas obras hasta el 30 de agosto. Sobre todo si afectan a las entradas en Madrid en día tan señalado. Los ciudadanos de la capital acabaremos por aceptar estas cosas como normales.

● Carlos Cardús nos ha alegrado el verano con sus triunfos motociclistas. Hasta ahora, normal. Lo que no es tan normal es que haya conseguido que la obscuridad de su corte de mangas a Kocinski sea unánimemente aceptada, incluso por sus más acerbados enemigos. Hay momentos en que la rabia se justifica en un acontecimiento deportivo.

● Y ya que estamos en terreno deportivo, volver a mencionar lo escasamente interesantes que están siendo las retransmisiones de F1 de TVE. No porque las carreras estén faltas de interés, sino por la bobaliconería de los comentaristas, entre los que Luis Pérez Sala sobresale por su escasa información. Oyéndole, se comprenden muchas cosas de su fracasada carrera en la fórmula reina.

● El debut mundial del nuevo Ford Escort Cosworth en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra pone de manifiesto el interés con que los responsables del departamento de Competición de la marca se toman el deporte español. Esperemos que dure ese interés por el bien de los aficionados.

ROVER 216 GTI

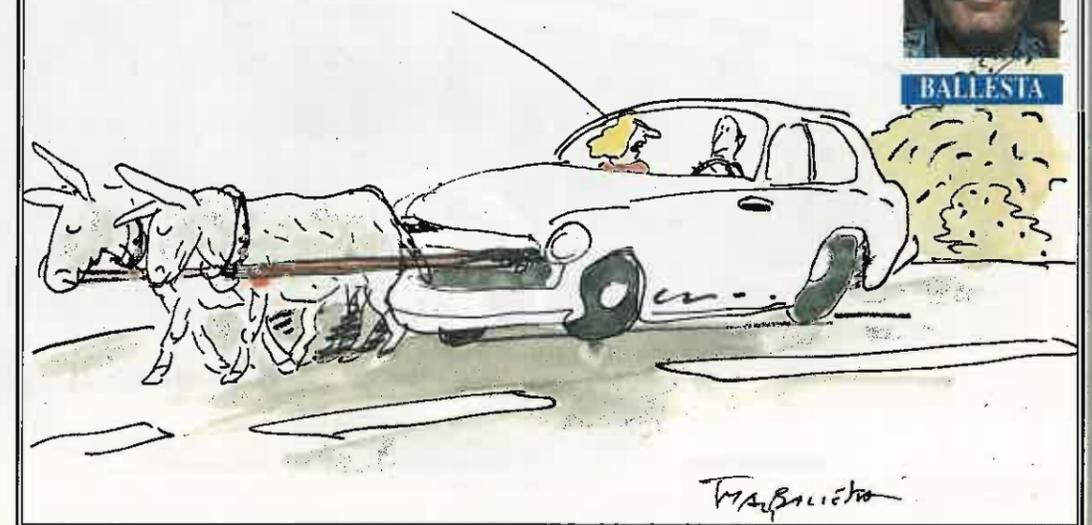
EN EL MERCADO

EL Rover 216 GTI lanzado en Inglaterra hace pocas fechas será uno de



los modelos estelares del próximo salón de Birmingham. Carrocería de tres puertas, elementos aerodinámicos y un motor de 1,6 litros con culata de dieciséis válvulas dan toda su personalidad a un coche enérgico, con ciento treinta caballos de potencia, que supera los doscientos por hora de punta y acelera de cero a cien en 8,6 segundos. Su precio en Inglaterra rondará los dos millones y medio de pesetas. Llegará a nuestro mercado a finales de otoño.

CREO QUE ESTÁS EXAGERANDO CON LO DE LA CRISIS DEL SOLFO



PORSCHE

TONO CLASICO

MAS de 600.000 Porsche de los 875.000

construidos en los cuarenta años de vida de la marca siguen prestando sus servicios. Ese inmenso parque, compuesto por 356, 914 y 911, ha merecido la atención de la marca alemana que acaba de crear una empresa especial, Porsche Classic, para el suministro continuo de las piezas correspondientes a los modelos veteranos y para las reparaciones más delicadas.



BALLESTA



Van a ser los modelos más exclusivos del 92. Están casi a punto y realizan pruebas secretas en sus respectivas configuraciones, ya definitivas. Pero lo más destacable es que tienen una serie de características similares, que van a hacer de ellos dos modelos casi gemelos.

AMBOS tendrán un motor de doce cilindros, cambio automático o manual, suspensiones pilotadas electrónicamente, sistema antibloqueo de frenos, capota eléctrica... Todo un cúmulo de peculiaridades que les van a situar en la cresta del

BMW 850 Y FERRARI 512 DESCAPOTABLES

CASI GEMELOS



SEGURIDAD
Ninguno de los dos futuros modelos de BMW y Ferrari dispondrán de arco de seguridad

refinamiento, en el escalón más alto de la elegancia automovilística. Van a ser los superdescapotables de los años 90, los coches más codiciados, tanto por los nuevos ricos, como por los apasionados del motor. Junto con el actual Mercedes 500 SL (326 caballos de potencia) y no digamos ya el futuro 600 SL (que dispondrá del inminente motor doce cilindros y 409 caballos de potencia), serán los reyes de la nueva ola europea.

Los fabricantes de prestigio están empeñados en demostrar su capacidad, en acrecentar el foso que aún les separa de los constructores japoneses. Ahí están los ejemplos de Jaguar con su inminente XJ 220 o los futuros proyectos de supercoches de Mercedes (C 112) y también de BMW (M12?).

Dentro de esta ofensiva paneuropea, lo



EXCLUSIVIDAD SIN LIMITE
Ningún coche salvo el Jaguar XJ-S combina como los futuros Ferrari y BMW la exclusividad de una carrocería descapotable con una planta motriz de doce cilindros en V. Como se aprecia en las fotografías, el BMW presenta líneas claramente definidas mientras que el Ferrari tiene solamente un leve camuflaje.



más inmediato son los dos descapotables de BMW y Ferrari, que llegarán en 1992. Se encuentran, por tanto, en un proceso de desarrollo bastante similar y si bien el BMW deriva de un modelo que ya es realidad, el Ferrari captado por el objetivo de Alessandro Stefannini, presenta unas formas definitivas como se deduce del levísimo camuflaje de cinta adhesiva con que ha sido disimulado.

La nota más peculiar de los dos protagonistas de este reportaje es su motor. El del BMW es el conocido doce cilindros en V de 300 caballos de potencia (más adelante podrían verse variantes de seis y ocho cilindros). El de Ferrari, de similar estructura, es una creación completamente nueva. Tiene

una cilindrada de 5.000 centímetros cúbicos, culatas de cuatro válvulas por cilindro y 400 caballos de potencia. Nada que ver con el antiguo V-12 del modelo 412 ni por estructura ni por rendimiento. En este apartado, hay una cierta diferencia de filosofía (100 caballos de potencia) con el BMW. Pero los responsables alemanes no han dicho su última palabra al respecto, aunque por el momento la única certeza que se tiene en cuanto a evolución del 850 es la de una versión aligerada y con suspensiones deportivas. Para BMW aún sigue vigente el pacto de caballeros con Mercedes de no superar los 250 kilómetros por hora de velocidad máxima. Por el contrario, en Ferrari no hay preocupaciones de este tipo y el futuro modelo no deberá tener problemas para alcanzar los 270 kilómetros por hora.

Estos motores irán acoplados en ambos casos a un cambio manual de cinco velocidades o automático de cuatro. En el Ferrari, la carrocería de aluminio ofrecerá cuatro asientos en su interior; el BMW será un dos plazas con posibilidad de dos asientos suplementarios para niños. Los dos veloces descapotables del año 92 se distinguirán del Mercedes SL por la ausencia de arco de seguridad. Serán unos descapotables «puros», sin elementos que perturben sus líneas. Sus respectivas capotas, una vez recogidas, quedarán perfectamente disimuladas. El BMW no renunciará a ninguno de los rasgos característicos del coupé. En el Ferrari se apreciarán los nuevos aires que van a caracterizar a todos los coches del caballito rampante en la próxima década: un frontal estilo 348 con una generosa toma de aire central, faros escamoteables, llantas tipo estrella de cinco brazos y grupos ópticos posteriores rectangulares, recubiertos por una rejilla de líneas horizontales. Pininfarina, miembro del consejo de administración de Ferrari, sigue a cargo del diseño, sigue marcando el camino por el



DEFINITIVOS
En estas dos interpretaciones se aprecia como serán en su configuración definitiva los dos nuevos descapotables.

PARECIDOS
Vistos de perfil tienen cierta similitud que se desvanece cuando se aprecian los signos distintivos de sus respectivos frontales.



que discurre la evolución estilística de la marca.

Tanto el Ferrari como el BMW se integran en dos importantes programas productivos con diversas novedades.

De Ferrari, que fabrica en torno a 4.000 unidades al año y que ya tiene vendida la producción de 1991, salen unos diecinueve coches diarios, que se reparten de la siguiente forma: cinco Testarossa, dos Mondial, dos F40 y diez 348. Sus principales mercados son: Estados Unidos (1.100 unidades), Italia (900), Alemania (500) y Gran Bretaña (400). Se espera que para finales de 1991 concluya la producción del F40. Así, los medios en él

empleados actualmente se destinarían a la fabricación del 512, primero en la versión coupé y a continuación la descapotable. Hasta entonces no habrá más novedades que la versión USA del F40 (ya se han embarcado las primeras unidades con destino a los Estados Unidos) y el restyling del Testarossa, previsto para el año que viene. Del 348 biturbo no hay una fecha concreta; se espera su llegada para 1992.

En BMW y hasta que aparezca el 850 i Cabrio, la actividad se centrará en la nueva Serie 3, que se presentará en la primavera del año que viene. En el otoño será el turno del Serie 5 Touring con carroce-

ría familiar y en el 92, antes del 850 i Cabrio, se verán algunas variaciones sobre la Serie 3 (dos puertas, Touring y Cabrio).

Entretanto, los técnicos de BMW seguirán trabajando en esa línea tan suya, la de la tecnología aliada al placer de la conducción deportiva. Brillante exponente de la misma será el descapotable de la Serie 8, que tiene asegurado, lo mismo que el Ferrari 512 i Cabrio, un lugar privilegiado en el paraíso de los coches fuera de serie. Cualquiera de los dos va a ofrecer argumentos contundentes para pasar a la posteridad como el descapotable más elitista de finales del siglo XX.

A. M. C.

CAPOTA ELECTRICA, COMODIDAD TOTAL

Al igual que en el descapotable de la Serie 3, la capota del 850 se accionará eléctricamente y quedará recogida detrás de los asientos, disimulada por una cubierta metálica.

Para preservar la seguridad de los ocupantes, los asientos serán de tipo integral (iguales que en el coupé), con una estructura suficientemente resistente, que combinada con los refuerzos de la plataforma será suficiente como para satisfacer las exigencias que en materia de seguridad se haya propuesto el equipo de diseño.





LA PRIMERA EN SERVICIO

Esta es la primera gasolinera Texaco en entrar en servicio en la península. La primera de la red de estaciones de servicio Texaco que en unos años se extenderá por nuestro país y que vendrá a sumarse a la ya existente en Canarias desde 1934 y que cuenta con más de 50 puntos de servicio.

Esta nueva gasolinera es la primera en poner en práctica en la península el concepto de estación de servicio "Sistema 2000": servicio 24 horas, "StarMarket", tecnología de última generación, óptima ergonomía y total informatización. El resultado es una estación de servicio de máxima comodidad y confort. De total accesibilidad y fácil manejo.

Todo, para ser siempre la primera en calidad y atención. Como todas y cada una de las estaciones de servicio de la red mundial Texaco. Siempre, la primera en servicio.



Estación de Servicio Texaco en Villanueva de Perales (Madrid).

PLAN DE ACCESOS
A GRANDES CIUDADES

¡AY, FELIPE DE MI VIDA!

El problema del tráfico en las grandes ciudades no se resuelve sólo con llamamientos a la solidaridad, la racionalidad y las buenas intenciones. Hacen falta también dinero y soluciones técnicas. Así parecen haberlo visto por fin las autoridades de nuestro país con el denominado «Plan Felipe», que ahora comienza su andadura a ritmo febril.



HACE ahora poco más de un año, Felipe González ojeaba en su residencia de La Moncloa un ejemplar de la revista «Time». En él se incluía un escalofriante reportaje sobre la situación en los grandes núcleos de población, agobiados por el tráfico, la contaminación y el desasosiego de sus habitantes. Impresionado por el balance final, en el que se incluían dos ciudades españolas -Madrid y Barcelona- el presidente del Gobierno pasó nota a sus colaboradores urgiendo la búsqueda de soluciones. A corto plazo le preocupaba

Con el Plan se quiere combatir el fantasma del colapso en las ciudades más castigadas.

sobremesura la celebración en España de acontecimientos mundiales (Olimpiadas, Exposición Universal, Capitalidad Cultural, etc.)

El resultado fue el Plan para el Transporte en las Grandes Ciudades, popularmente conocido como «Plan Felipe» que durante el cuatrienio 1990-1993 debe combatir el fantasma del colapso en los núcleos de población más castigados por una infraestructura deficiente.

Ese Plan, aprobado por el Consejo de Ministros en mayo pasado y que ahora en setiembre va a comenzar su actividad a un ritmo febril, contempla una inversión compartida entre los Gobiernos central y autonómicos en torno a los 1.629.000.000 millones de pesetas y conforma-según sus autores-la respuesta técnica para paliar

con carácter de urgencia los problemas citados, incluyendo un buen número de actuaciones ya iniciadas tanto en el seno del Plan General de Carreteras 1984-1991 como en el Plan de Transportes de Cercanías por Ferrocarril del Ministerio de Transportes.

Del monto total inversor, la mayor parte -1,2 billones de pesetas- son inversiones directas de la Administración central. Otros 393.000 millones serán financiados por las Administraciones autónomas y el resto, unos 36.000 millones, correspondrán a la financiación privada. De todas



MADRID

La capital de España recibirá un volumen de inversiones de 563.000 millones de pesetas destinados al Plan Ferroviario de Cercanías del Ministerio de Transportes y al Plan de Accesos y Circunvalación del MOPU. El primero de los Departamentos citados invertirá 46.000 millones de pesetas, mientras que la aportación del MOPU será de 219.000 millones.



BARCELONA

La Ciudad Condal es la segunda beneficiada por el Plan con unas inversiones próximas a los 470.000 millones de pesetas. La dotación del MOPU asciende a casi 100.000 millones de pesetas, mientras que las del Ministerio de Transportes se elevarán a 23.000 millones.

formas hay que tener en cuenta que de esta cantidad apenas 45.000 millones corresponden a nuevas aportaciones financieras, siendo el resto inversiones anteriormente aprobadas.

Según el calendario establecido por el Gobierno para el cuatrienio, en 1990 se invertirán 300.000 millones de pesetas, de los que la mayor parte, unos 184.000 millones, irán destinados a inversión viaria. En total sólo 50.000 millones corresponden a nuevas inversiones que han tenido que ser incluidas en los Presupuestos Generales del Estado de este año.

En 1991 los 387.000 millones de pesetas previstos irán destinados en su mayor parte a carreteras (214.000 millones) y al ferrocarril que, entre material móvil e infraestructura, alcanza otros 106.000 millones de pesetas. Porcentajes similares se encuentran en las inversiones previstas para 1992, con 311.000 millones, y 1993, con 202.000 millones de pesetas.

Los 1,6 billones de pesetas se invertirán principalmente conforme a las prioridades establecidas, según la mayor o menor gravedad de los problemas viarios, en



ólo 45.000 millones de pesetas corresponden a nuevas inversiones en viario.

un conjunto de actuaciones en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Málaga, ciudades que, bien por ser sedes de ámbitos de interés paralelo a la celebración de los Juegos Olímpicos, la Exposición Universal o la Capitalidad Cultural de Europa, deberán gozar en un corto espacio de tiempo de una infraestructura viaria moderna y adecuada a esos acontecimientos, por lo que los planes de obras de Barcelona, Sevilla y Madrid deberán adelantarse en su ejecución con respecto al total de las realizaciones programadas en el Plan. Igualmente, y dentro del paquete general de medidas, se realizarán obras significativas en otras ciudades como Oviedo, Gijón, Córdoba, Granada, Almería, Teruel, Huelva, Vigo, Cuenca, Logroño, Avilés, Salamanca, Ciudad Real y Tarragona.

Dentro del «Plan Felipe», el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo va a jugar un papel clave, ya que el monto presupuestario se elevará a casi 700.000 millones de pesetas, cifra que se destina en un 70 por ciento de la misma a planes viarios. Para Madrid la inversión prevista es de 189.000 millones de pesetas; para Barcelona, de 96.000 millones; Valencia, 61.000 millones; Sevilla, 47.000 millones, y Málaga, 65.000 millones. El resto,



SEVILLA
 A la capital hispalense se destinan 57.000 millones de pesetas, de los que 50.000 millones corresponden al MOPU y 3.000 millones al de Transportes. El resto corresponde a proyectos de los que son responsables la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento sevillano.



VALENCIA
 Las inversiones totales para Valencia son de 74.000 millones de pesetas, de los que 60.000 corresponden al Ministerio de Obras Públicas y 8.800 millones a Transportes. También existe un convenio local en el que figura el Ayuntamiento.

con un monto global de algo más de 200.000 millones de pesetas, se destinan a otras actuaciones nacionales, entre las que destaca la mejora del acceso a Asturias, y concretamente a la capital del Principado, por las autovías de Oviedo-Campomanes y Pola de Siero.

Por ciudades, estos son los principales proyectos contemplados en el Plan:

MADRID.- Los problemas de la capital de España son de todos conocidos y sirva de ejemplo que en la M-30 se ha pasado de una intensidad media diaria de 146.000 vehículos en 1985 a 250.000 en el año actual. O que la entrada por viarios como las nacionales II, V y VI registran colpasos diarios y no sólo en horas punta. Dentro del Plan se contempla el cierre definitivo de la M-30 que quedaría como anillo de circunvalación urbana, mientras se construye la M-40 como canalizador del tráfico de tránsito y acceso a Madrid desde la periferia. También destacan una nueva salida de la N-IV, otro acceso al aeropuerto de Barajas, la variante de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes y la conexión entre la N-II y el Distribuidor Este, junto a otra serie de actuaciones encuadradas en el Programa de Autovías, la mayoría de las mismas ya en ejecución. Incluso se prevé dentro del último año del



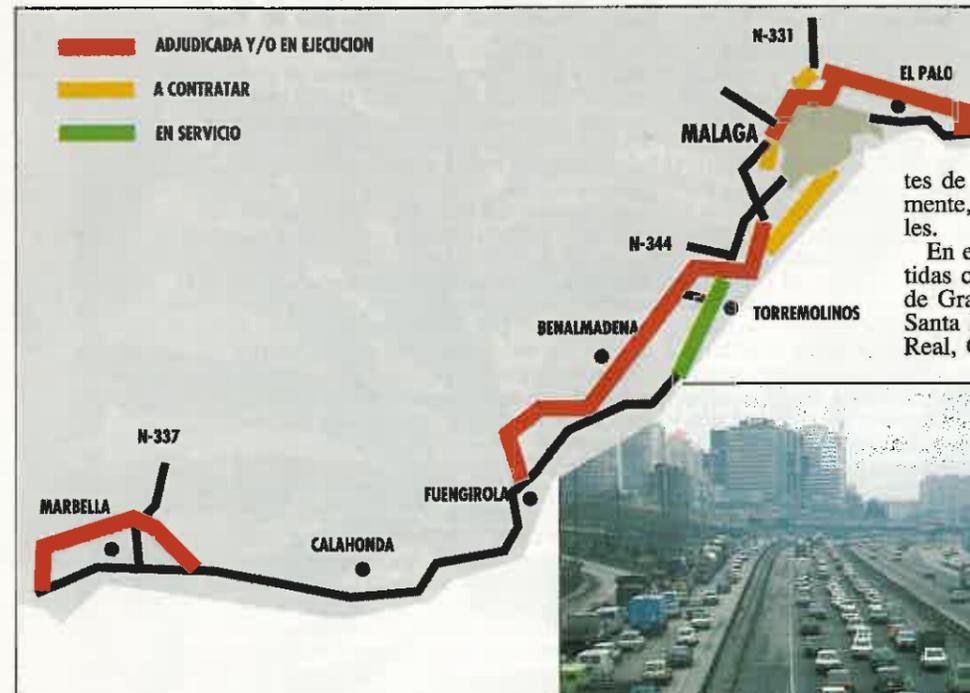
BARCELONA OLIMPICA
 La financiación privada facilitará el movimiento del tráfico entre la Ciudad Olímpica y los centros de información y alojamiento.

cuatrienio del Plan la construcción de la M-50, quinto cinturón de circunvalación de la capital.

BARCELONA.- El Plan propone para evitar las congestiones de la Ciudad Condal culminar el cinturón litoral (entre Morrot y la conexión con las autopistas A-17 y A-18), la autovía del Bajo Llobregat y el tramo Mataró-Malgrat, así como la construcción de la denominada «pata sur» (Diagonal-El Prat) y la «pata norte» entre Trinidad y Mongat. El itinerario del Maresme, con financiación privada, facilitará el movimiento del tráfico entre la Ciudad Olímpica y los centros de información y alojamiento.

SEVILLA.- Ante la celebración de la Exposición Universal, el Plan prevé la construcción de la doble vía La Salud-Dos Hermanas, los accesos a la Expo 92, la terminación de la Rondas Urbana Norte y la solución a los tramos de la N-IV de la circunvalación Sur. También se abrirán nuevos accesos desde el aeropuerto.

VALENCIA.- El problema de Valencia en el momento actual es la falta de distribuidores comarcales. Por eso el Plan prevé la realización de un II Cinturón, la autovía Valencia-Torrente y los distribuidores Norte y Sur, junto a la me-



COSTA DEL SOL
 La capital de la Costa del Sol va a recibir un monto de 65.000 millones de pesetas, invertidos en su totalidad por el Ministerio de Obras Públicas. Estos proyectos se complementan con actuaciones concretas de las Corporaciones locales de la zona.



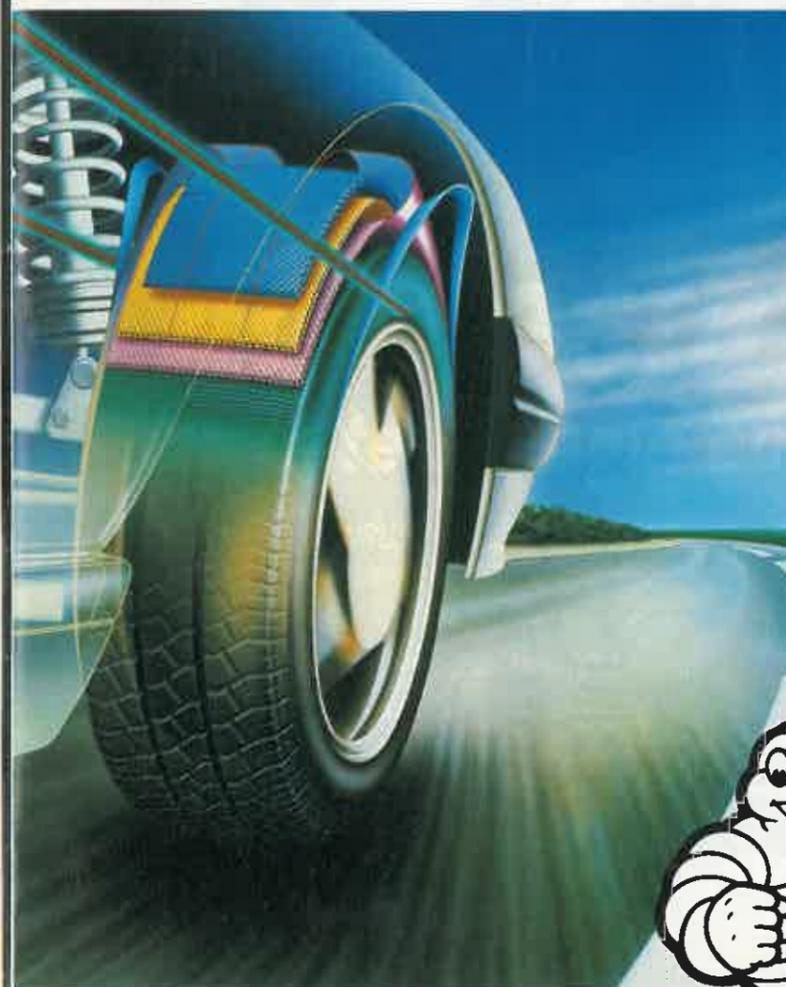
jora de los accesos al aeropuerto y puerto y al centro educativo Moncada.

MALAGA.-En la capital malacitana se trabajará en la circunvalación de las rondas Oeste y Este y en las variantes de Benalmádena y Marbella, básicamente, además de otras acciones puntuales.

En el resto de las ciudades comprometidas con el Plan se prevén las variantes de Granada, Córdoba, Teruel, Puerto de Santa María, Almería, Zaragoza, Ciudad Real, Gijón y Avilés, además de las circunvalaciones de los centros urbanos de Vigo, Huesca, Huelva, Tarragona, Lérida, Cuenca, Salamanca y Logroño.

El viario no va a ser sólo la parte atendida -como ocurría hasta ahora- por el Plan ya que al transporte ferroviario se van a destinar algo más de trescientos mil millones de pesetas, básicamente en cercanías. El transporte urbano, tanto de superficie como subterráneo, será el destino de otro medio billón de pesetas.

Raúl R. Sáez



MICHELIN

LA PRECISIÓN DEL LÁSER.

La precisión al volante es fundamental para la seguridad. Un neumático debe ser preciso y responder con exactitud a las órdenes del conductor. Por eso Michelin utiliza la tecnología del láser en la fabricación de sus neumáticos. Para que sean seguros y precisos.



MICHELIN
 alta tecnología.

PADRES: UN GRAN RETO

No bastan unas simples semanas para aprender en la autoescuela a comportarse educadamente al volante. Es necesaria una enseñanza viva desde la mas temprana edad y, en eso las escuelas podrían colaborar si el código de la circulación se estudiara en la E.G.B.

LAS Asociaciones de Padres de Alumnos no necesitan presentación ni ideas. Lo que precisan es ayuda y tomar conciencia de la insuperable fuerza que representan millones de padres que quieren la mejor educación para sus retoños. En este sentido, una asignatura esencial y vital parece escapar a los muchos intentos que se efectuaron para imponerla en los programas didácticos: el dominio del Código de la Circulación, por sus inapreciables y benéficas consecuencias en la seguridad de todos. Una asignatura tanto más fundamental cuanto que el ciclomotor es una meta fija para una mayoría de chicas y chicos, antes de cabalgar con motos de verdad y lucirse, más tarde, con su primer coche; sueño dorado que comparten con nosotros. ¿Quién se atreve a negarlo?

Seamos realistas. En nuestro mundo «moderno» que sobrevive al ritmo de los «latidos» del motor, no hay quien, mañana, apague la pasión humana por su libertad de movimiento (personal y profesional), la única que da un sentido concreto e infinito a la personalidad. Pues, lo aceptamos con sus obligaciones y adecuaciones o regresamos a la era del burro.

En cambio, lo que no podemos aceptar bajo ningún concepto, es que seamos tan burros como para tolerar y pagar, por más tiempo, el tremendo coste humano y financiero de cuanto rueda, porque no hay nada ineluctable en las desgracias que nos propician los «auto-móviles».

Veamos si tenemos cerebro: toda herramienta en movimiento es peligrosa y tanto más cuanto que su velocidad crece. Por eso toda la industria desarrolla larguísimos procesos de aprendizaje (años en casos extremos) para formar sus técnicos seleccionados para el manejo seguro de este tipo de máquinas.

¿No es así? Entonces, ¿por qué no tomamos las mismas elementales precauciones cuando se trata del coche?, esa herramienta que todas y todos van a utilizar durante millares de horas a lo largo de su vida, cualesquiera que sean sus dotes innatas.

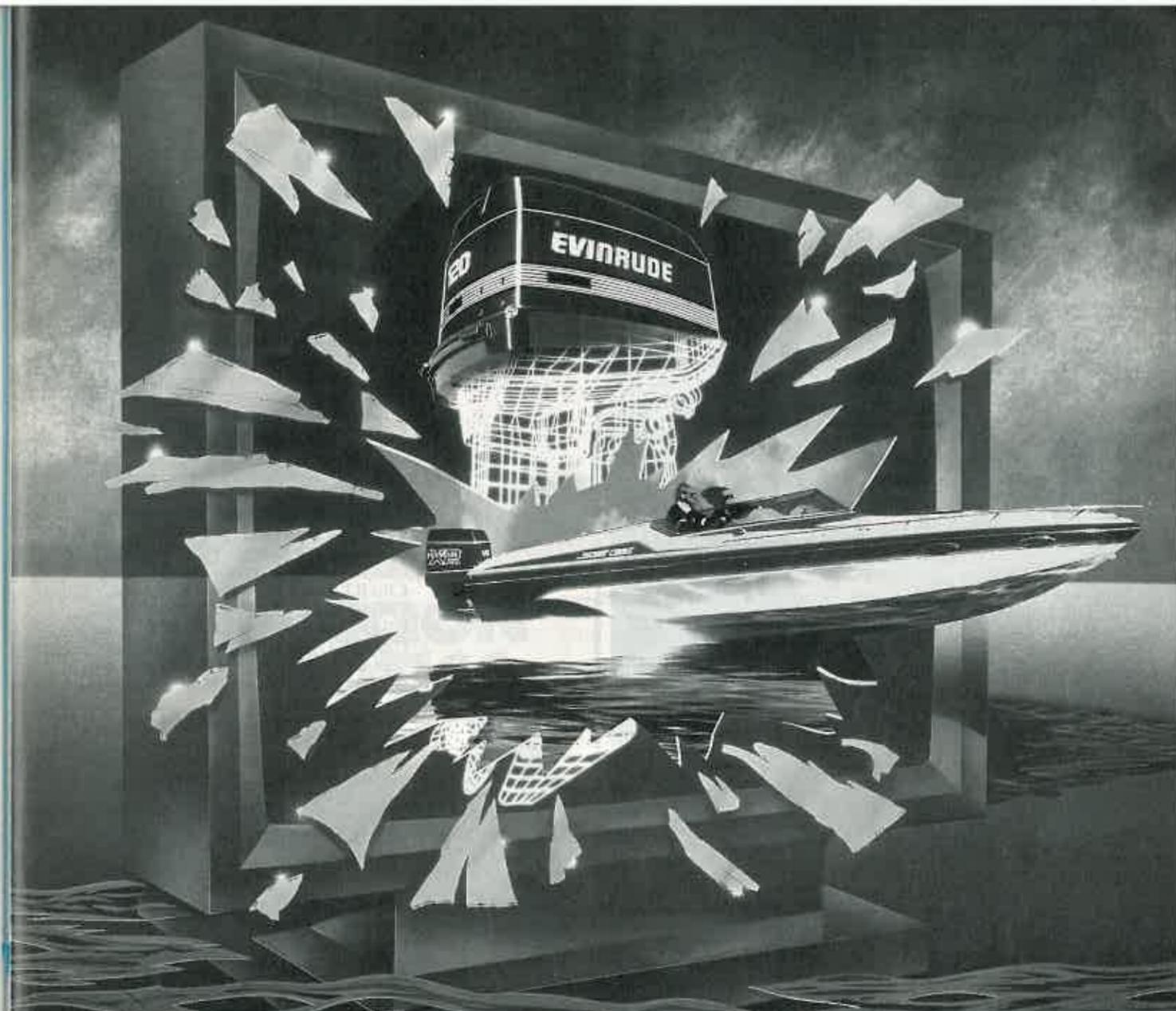
Sí, existen las Auto-Escuelas, que hacen todo cuanto pueden en unas poquísimas horas esparcidas en algunas semanas. Pero, si reflexionamos un minuto, queda deslumbrante, sea sólo por experiencia propia, que en tan poco tiempo un ser normal no puede adquirir los reflejos de una buena conducción con arreglo a una profunda asimilación de las reglas del «juego», o sea del código.

También la solución es de sentido común ya que con los alumnos disponemos de varios años para lograr nuestro propósito final, o sea una buena conducta al volante. 1º: imponer la enseñanza del Código desde la E.G.B. hasta su asimilación refleja, sin olvidar el código de buena conducta. 2º: imponer una enseñanza viva, práctica, real y constante que puede conseguirse con el uso de esos cochecitos llamados «karts», adaptables a cualquier edad y generadores de vocaciones sobresalientes en ingeniería, sin olvidar los grandes Campeones de Fórmulas. 3º: incentivar las prácticas con carreras, trofeos y campeonatos.

Predicar es fácil y sabemos que no les enseñamos nada. Sin embargo, la primera conclusión, «enseñanza obligatoria», puede alcanzarse por voluntad inquebrantable. En cuanto a las dos siguientes, es el esfuerzo de todos que propiciará el resultado: gobiernos, diputados, ayuntamientos, grandes entidades económicas, profesores y medios informativos, guiados por el empeño de los padres. Todo depende del precio que ponen a la vida de los suyos, a sus penas y problemas.

P. Plicot

El Código de la Circulación, parece escapar a los intentos de imponerlo en los programas didácticos.



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

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

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

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

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

EVINRUDE
FUERABORDAS

El rendimiento del futuro, hoy.

MOTORMASO S
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

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

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

LA LLANTA



DISEÑO R-15

Aplicaciones:

- ALFA ROMEO
- AUDI
- BMW
- FIAT
- FORD
- LANCIA
- OPEL
- VW

RONAL®

RONAL IBERICA, S.A.

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

RENAULT CLIO: TODO A PUNTO

RENault está a punto de iniciar la comercialización del Clio. El último producto de la marca del rombo podrá encontrarse en los concesionarios desde el próximo día 10 de septiembre, aunque las versiones de 3 puertas verán retrasado su lanzamiento hasta el mes de diciembre, lo mismo que sucederá con el modelo 1.7 equipado con la culata de 16 válvulas y el modelo Baccara que iniciarán su venta a principios del año 91. Los precios, con todo incluido, de los Clio son los siguientes:

Clio RL 1.2 3 puertas: 1.161.118 ptas.
Clio RL 1.2 5 puertas: 1.221.118 ptas.
Clio RN 1.2 5 puertas: 1.296.118 ptas.
Clio RT 1.2 5 puertas: 1.381.119 ptas.
Clio RN 1.4 5 puertas: 1.394.969 ptas.
Clio RT 1.4 5 puertas: 1.473.318 ptas.
Clio RT 1.7 5 puertas: 1.573.318 ptas.
Clio RN 1.9 Diesel: 1.490.599 ptas.
Clio RT 1.9 Diesel: 1.575.600 ptas.



A PARTIR DE SEPTIEMBRE
Los nuevos Clio estarán en nuestro mercado a partir del próximo día diez de septiembre.

La lista de opciones de los Clio de momento es bastante justa, aunque destaca la inclusión de nuevos elementos como el asiento trasero abatible en un tercio o en dos tercios. El precio de esta opción es de 20.000 pesetas. La llantas de aluminio también son nuevas entre las opciones Renault. El coste para el Clio será de 55.000 pesetas. Otras opciones que estarán disponibles para el nuevo modelo serán la dirección asistida que costará 68.000 pesetas, el aire acondicionado saldrá por 140.000 pesetas. También estará disponible un Pack compuesto por elevallas eléctricas, cierre centralizado y calefacción posterior con un precio de 140.000 pesetas. A medida que transcurran los meses, la lista de opciones se irá ampliando hasta completarse, ya que en estos momentos algunas de ellas todavía no están disponibles para determinados modelos.

La gama de colores en que se comercializará el Clio incluye tonos como el Beige, Azul, Gris, Tungsteno, Rojo, Verde Tirolo y Verde Jade.

Gonzalo Serrano

EN POCAS PALABRAS

GRUAS EUROPE ASSISTANCE

La compañía Europ Assistance ha ampliado su flota de vehículos y grúas de asistencia para de esta manera poder ofrecer una mayor atención a sus clientes. Esta compañía ha adquirido un compromiso con los titulares de dichas grúas, mediante el cual les garantiza la realización de reparaciones y les ofrece automáticamente un millón de pesetas a fondo perdido para que puedan amortizar rápidamente la inversión realizada.

NOVEDADES KRAFFT

Krafft acaba de lanzar al mercado dos nuevos productos. Se trata de la Esponja Antivaho que destaca por la sencillez de aplicación, ya que con pasarla suavemente por el cristal se garantiza la protección por un periodo que oscila entre 6 y 24 horas. El segundo producto es el reparapinchazos «Follow» que ha sufrido una modificación en el envase, ahora es de aluminio ya que el anterior modelo presentó algunos fallos en este punto y Krafft decidió retirar todas las unidades del mercado.



TRATAMIENTO PARA MOTORES.

La empresa Tecnochin Iberica comercializa en nuestro país el Metal 5, producto compuesto por micro-partículas de metales blandos diluidos en un aceite neutro. Este producto actúa sobre todas las imperfecciones y desgastes provocados por el uso frecuente del motor. Otra de las ventajas del Metal 5 es su duración, 15.000 kilómetros. Cuando se aplica este producto hay que cambiar el filtro y el lubricante o haber procedido a su sustitución recientemente. La presentación del Metal 5 se hace en dosis de 50 mililitros para automóviles y puede usarse en motores diesel o gasolina. Para motocicletas, media dosis es suficiente. El teléfono de Tecnochin es el (93) 5704695.

ANTIBLOQUEO BOSCH

Bosch acaba de lanzar al mercado el sistema ABS para turismos que hace el número cinco millones. Este sistema, regulado electrónicamente, se ha elevado al alto nivel técnico actual gracias a la colaboración de Bosch con los fabricantes de automóviles. Este año Bosch suministrará a la industria automovilística mundial más de 2,2 millones de sistemas ABS.

Motor 16/19



CONDUCCION AUTOMATICA

INGENIEROS de la Universidad de Bristol han diseñado y construido un sistema de análisis de imágenes basado en ordenadores Inmos con capacidad para tratar hasta diez millones de instrucciones por segundo. Este sistema puede convertirse en el primer paso hacia el desarrollo de un mando autónomo para vehículos en carretera capaz de dirigir a un vehículo en rutas bien definidas a velocidades de hasta 60 kilómetros por hora. Este sistema cuenta con un «ojo» compuesto por una cámara monocroma de vídeo que va situada en la parte delantera del vehículo que aparece en la foto y que explora la carretera y mide la intensidad de luz en cada punto convirtiendo dichas intensidades en una serie de números. Hasta el momento las investigaciones se han centrado en torno a la identificación de la sección de carretera que

se halla inmediatamente delante del vehículo. El siguiente paso será la identificación de cruces.



OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID

CANALCAR, en la calle Martín de los Heros, número 63 pone a la venta durante esta semana un Citroën AX 11 RE prácticamente nuevo. El coche se matriculó hace dos meses y no tiene ningún desperfecto. Su cuentakilómetros marca 6.000 kilómetros, es de color gris metalizado y dispone una garantía de 10 meses todavía de fábrica. El precio de venta es de 845.000 pesetas.



BARCELONA

EN Muntanya, que se encuentra en la calle Numancia número 22 ofrecen un BMW 530i, matriculado en 1989 y con 29.000 kilómetros. Es de color bronce y cuenta con climatización, llantas de aleación y ordenador de a bordo. Su precio es de 4.350.000 pesetas y la garantía cubre las averías durante un año.

PRECIOS

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel Air Plus S: 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat: 42.464 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.767 ptas. Techo corredizo manual: Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. Techo corredizo eléctrico: Toda la gama Passat: 156.639 ptas. Todos los Corrado: 165.364 ptas. ABS: Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el cabriolet: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. Elevalunas Eléctricos: Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 20.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. Cierre Centralizado: Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 24.166 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 28.430 ptas. Dispositivo Remolque: Golf GTI G-60 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.548 ptas. Dirección Asistida: Golf GTI y GTI 16 V: 167.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versiones Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. Aire Acondicionado: Golf GTI, GTI 16V y GTI-G 60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV: 359.998 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.998 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GL 16 V: 256.000 ptas. Capota Eléctrica: Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. Faros Antiniebla: Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y el Cabrio GL: 46.961 ptas. Cabrio Quartett: 72.179 ptas. Dispositivo Lavafaros: Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quartett: 45.171 ptas. Asiento Posterior Partido: Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. Retrovisores térmicos y eléctricos: GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 43.952 ptas. Asiento del conductor regulable en altura: Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena: Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabrio Quartett: 51.647 ptas. Llantas de aleación: Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V: 117.144 ptas. Paquete opcional para el GTI G-60 compuesto por aire acondicionado y ABS: 400.000 ptas. Paquete opcional para el Manhattan 2p con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida: 112.000 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Coste/Km, Precio total. Includes Volvo Concessionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20. Models listed include 340 GL 4P, 340 GL 5P, 360 GLT 3P, etc.

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

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Coste/Km, Precio total. Includes Wartburg-Trabant. Models listed include Wartburg Berlina, Wartburg Familiar.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, Consumo, Coste/Km, Precio total. Includes YUGO. Models listed include Yugo 45 A, Yugo 45 A Star, Yugo 55 A, etc.

OPCIONES: Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. Spoiler delantero: 55GL: 22.000 ptas. Spoiler delantero: 55GLS: 34.000 ptas. Aleron porton: Toda la gama: 13.600 ptas. Aleron techo: Toda la gama: 12.600 ptas. Parrilla lavafaros: Toda la gama: 20.000 ptas. Volante de cuero: Toda la gama: 18.500 ptas. Elevalunas Eléctricas: Toda la gama: 21.800 ptas. Techo solar: Toda la gama: 18.700 ptas. Kit Tornillos Antirrobo: Toda la gama: 4.200 ptas. Reloj Digital: 5.500 ptas. Faldilla Yugo: Toda la gama: 1.300 ptas. Guanteras Puerta: Toda la gama: 5.200 ptas. Bandeja portaobjetos: Toda la gama: 2.490 ptas. Barra de remolque: 15.200 ptas. Alfombrillas Yugo: Toda la gama: 5.300 ptas. Fundas de asientos: Toda la gama: 15.000 ptas.

PRECIOS

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)



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

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes ALFA ROMEO models like Allaud, Alfa 33 SL, Alfa 33 GL, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes CITROËN models like 2 CV, Dyane 6, Mehari 4 p., etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes FORD models like Fiesta 10 C, Regata Mare, Regata 70 S, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes AUDI models like 80 CL, 80 CD, 80 GTE, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes FERRARI models like 308 GTS, 400 GT, Mondial B, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes BMW models like 316, 318, 320, 323, 324, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes FIAT models like Uno 45 3p, Uno 55 3p, Uno 70 3p, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Includes FORD models like Fiesta N y C, Fiesta 1.1 C, H1 y Flash, etc.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

CRITICA DE TIENDAS SPEED - MOTO

SPEED MOTO, es uno de los concesionarios oficiales de Derbi, Kawasaki y Aprilia con más abolengo en Madrid. Este distribuidor ha inaugurado recientemente una exposición en la calle de Alcalá, exposición en la que se ha buscado ante todo conseguir que el cliente se sienta...



Puntuaciones: exposición: 9 vendedores: 9,5 taller: 9 recambios: 8 financiaciones: 7

ta a gusto. Un efecto que se ha logrado plenamente ya que la decoración sencilla y a la vez funcional invita a la contemplación de las 30 motos allí expuestas. El éxito de ventas de los mo-

delos de las tres marcas, ha obligado a los responsables a montar un completo equipo de ventas formado por 4 personas. Todas ellas perfectas conocedoras de los especiales gustos de los usuarios de los vehículos de dos ruedas. Otra de las peculiaridades que se pueden adquirir Bell y Nolan, así como antirrobo, guantes etc... ● Entregas: Inmediato siempre que la moto elegida se encuentre en stock. Si no es así puede retrasarse su entrega hasta cerca de un mes. ● Motos Usadas: las admiten como parte de la operación de canje pero ellos únicamente se encargan de realizar las gestiones de la venta. ● Repuestos: Cuentan con recambios para las tres marcas. El almacén dispone de 125 metros cuadrados. ● Servicio Técnico: Esta situado en la calle Ordoñez número 2. En estas instalaciones se realizan las reparaciones y las entregas. Dispone de 800 metros cuadrados de superficie y en su interior trabajan doce empleados. Este servicio cuenta con el material técnico para reparar cualquier moto. Otras secciones son neumáticos, engrase, etc... ● Dirección: Speed Moto se encuentra en la calle de Alcalá número 184. El teléfono es el (91) 3611160. Gonzalo Serrano

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción



DISFRUTAR DEL GOLF

En el Club de Golf Lomas-Bosque, S.A., que se encuentra en la urbanización El Bosque, en la madrileña localidad de Villaviciosa de Odón, se puede disfrutar plenamente de un deporte tan en boga como es el golf. Este club cuenta con unas modernas instalaciones, así como unos amplios campos donde los aspirantes a imitar las gestas de los Ballesteros, Olazábal... podrán pasar unos ratos agradables.

BBS CUMPLE 20 AÑOS

Las conocidas llantas germanas BBS acaban de cumplir veinte años de permanencia en el mercado. Para celebrarlo lanzan al mercado una serie limitada llamada BBS Edition White, en la que el núcleo central de fundición se presenta lacado en blanco al tiempo que cada propietario recibirá un certificado que confirma la edición limitada del modelo. Estas llantas están importadas

en nuestro país por Turisport, calle Pérez Galdós número 40, en Barcelona. El teléfono de Turisport es el (93) 237 83 24.

**JOSE BIRIUKOV
ELIGE UNLANCIA**

El baloncestista del Real Madrid, José Biriukov, ha elegido como vehículo para realizar sus desplazamientos un Lancia Delta HF Integrale 16V, vehículo ideal para aquellas personas que aman una conducción brillante y deportiva.

Este Lancia Delta se caracteriza sobre todo por su tracción integral a las cuatro ruedas y por sus 200 caballos de potencia, aunque no se puede olvidar un completo equipamiento con servodirección, parabrisas laminado y reforzado, elevalunas eléctrico, volante regulable, llantas de aleación, asientos en tejido Recaro y neumáticos deportivos con medida 205/50.



En la fotografía aparece el jugador madridista, «Josechu» Biriukov, en compañía del director general de la división Lancia, Faustino González, en el momento de tomar posesión de su nuevo y flamante Lancia Delta HF Integrale 16V.

MONSTRUOS DE ASFALTO

La colección de cromos titulada Monstruos del Asfalto, colección lanzada en Madrid y Barcelona durante los primeros compases de este año ha ofrecido dos fabulosos premios a sus compradores: el primer premio venía de la mano de un total de 216

cromos con una gran espectacularidad, mientras que el segundo premio, reservado para aquellos que completaran la colección en un tiempo preestablecido, era una moto Vespino ALX, ciclomotor sorteado hace algunos días en Madrid y que ha recaído en María Prieto Puga, con domicilio en la Urbanización Verde Park, de Madrid.



XM PARA LA VELA

YVES Jouchoux, director general de Citroën Hispania, empresa patrocinadora de la Real Federación Española de Vela, presentó al Príncipe Felipe, en su condición de miembro del equipo Olímpico Español de Vela, los Citroën XM cedidos por la marca a dicho equipo.

Citroën Hispania ha firmado recientemente un contrato

por el que, como colaborador y patrocinador oficial de medios de transporte de esta federación, suministrará durante cuatro años automóviles y furgonetas para el equipo olímpico español de vela, así como para el resto de las actividades deportivas desarrolladas por la federación.

En el acto de presentación, celebrado en el Palacio de la Zarzuela, el Príncipe de Asturias pudo examinar los Citroën XM que usará el equipo olímpico, en sus versiones gasolina y turbodiesel.

TOYOTA PREVIA

LA NUEVA GENERACION

La revolución del transporte familiar está en marcha y la aportación de Toyota a este nuevo segmento se llama Previa. Este nuevo modelo, que acaba de ser presentado en Europa, aporta toda una serie de innovaciones que lo sitúan entre los modelos más avanzados de lo que se denominan coches monovolumen.



Victor Piccione

Enviado especial

A pesar de su aspecto compacto el Previa es un vehículo de casi 4,8 metros de largo y 1,8 metros de ancho, con lo cual queda al nivel de los monovolumen americanos. Los voladizos son reducidos y el habitáculo aprovecha la mayor parte de el espacio que proporciona la generosa pla-

taforma. El secreto de la gran amplitud interior conseguida reside en la colocación central del motor, que queda justo debajo de los asientos delanteros, sin que en el interior del vehículo se aprecie ninguna protuberancia. Para conseguir este pequeño milagro, los ingenieros nipones han desarrollado un motor de cuatro cilindros de 2,4 litros con cuatro válvulas por cilindro, especialmente diseñado para poder estar tumbado a 75 grados, con lo

cual el espacio que ocupa el motor tiene una altura de tan sólo 44 centímetros. Los accesorios del motor, tales como el alternador, la bomba de agua, el radiador, la batería, etc... están situados en un pequeño compartimento en el morro y son accionados mediante un eje que parte del mismo motor. De esta forma se facilitan las operaciones de mantenimiento, puesto que todas las bocas de llenado están dispuestas a mano. Las bujías tienen los

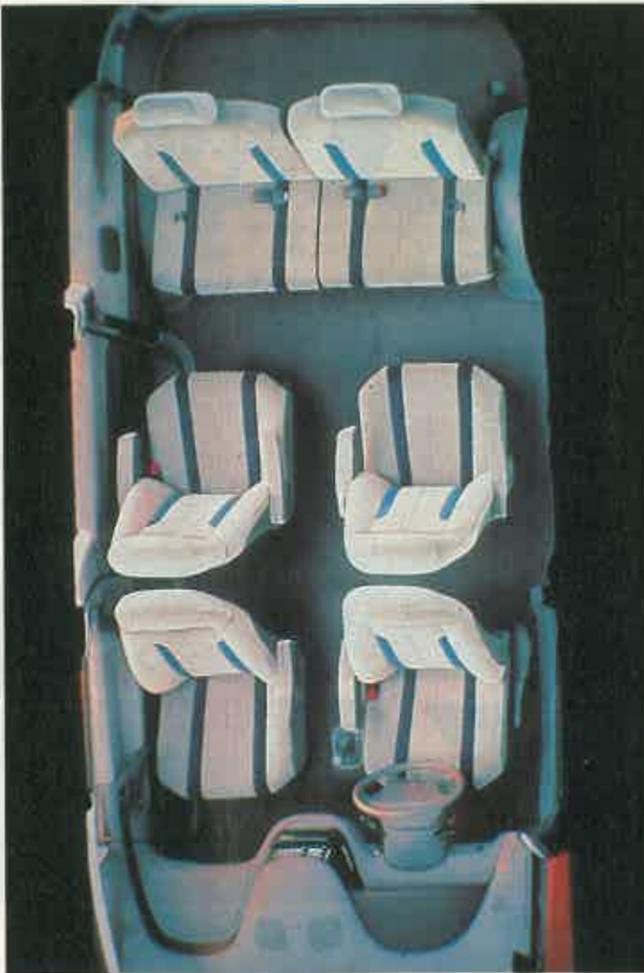
electrodos de platino y su vida útil es de unos 100.000 kilómetros, por lo que las intervenciones directas sobre el motor son mínimas.

No obstante, lo más destacable del Previa es el excelente aprovechamiento de su espacio interior, en el cual es posible acomodar de seis a ocho ocupantes, según las versiones, quedando un buen espacio para equipajes.

En su versión más equipada, el Previa dispone de dos confortables y amplios asientos delanteros, suficientemente separados para poder pasar a la parte posterior. La palanca del freno de mano se ha situado entre el asiento del conductor y la puerta, para dejar el piso sin obstáculos.

GRAN AMPLITUD.

En el interior del Previa, además de mucha amplitud, es posible encontrar una excelente calidad de acabado, no se ha descuidado ni el más mínimo detalle.



Detrás hay dos asientos tan cómodos como los de delante, con posibilidad de regular el espacio para las piernas y la inclinación del respaldo. Estos asientos también tienen la posibilidad de girarse 180 grados, hasta quedarse mirando hacia atrás, con lo cual el Previa queda como un acojedor saloncito. La última fila de asientos es también muy cómoda y mediante un mecanismo pueden quedar ple-

FICHA TECNICA		TOYOTA PREVIA
MOTOR		
Disposición		Central longitudinal
Nº de cilindros		4 en línea
Cilindrada (c.c.)		2.438
Arbol de levas		Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro		4
Alimentación		Inyección electrónica
Compresión		9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.		135 CV (99,3 Kw) / 5.000
Par máximo / r.p.m.		21 mkg (206 Nm) / 4.000
TRANSMISION		
Traacción		Trasera o Integral permanente
Caja de cambios		Manual (5 marchas) o automática (3 marchas) con overdrive
DIRECCION		
Sistema		De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)		11,4
FRENOS		
Sistema (Del./Tras)		Discos vent./Tambores
SUSPENSIONES		
Delantera		Tipo McPherson
Trasera		Doble horquilla
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)		1.810
Largo/ancho/alto (mm)		4.750/1.800/1.780
Capacidad del depósito (l)		75
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Acceleración de cero a 100 km/h (s.)		11,5 (Manual)/13,4 (Autom.)
Velocidad Máxima (km/h)		175 (Manual)/170 (Autom.)
Consumo Urbano (l/100 km)		12,8 (Manual)/14,2 (Autom.)
A 90 km/h (l/100 km)		8,6 (Manual)/8,8 (Autom.)
A 120 km/h (l/100 km)		11,7 (Manual)/11,8 (Autom.)

FAMILIARES CON FUTURO

En España hay un gran hueco en el mercado de los familiares, pero estamos seguros de que en los próximos años habrá un desembarco masivo de vehículos monovolumen. Por ahora sólo están presentes el Renault Espace, que fue el primero en tirar la piedra, y el Nissan Prairie. Además del Previa, en un futuro próximo llegarán los Chrysler Voyager, los monovolumen General Motors como el Pontiac Trans Sport o el Oldsmobile Silhouette, sin olvidar los Ford Aerostar, que puede que en un futuro lleguen a ser importados. A estos muy posiblemente se les unirá el Toyota Previa y otros muchos modelos que están en estos momentos en preparación por parte de fabricantes como Mercedes, Volkswagen o Peugeot. Este segmento está siendo muy considerado por los responsables de las marcas, que como en el caso del Toyota Previa han estimado una vida bastante larga para sus vehículos, puesto que su desarrollo es caro y el número de unidades vendidas dificulta la amortización de la inversión.



CHRYSLER VOYAGER
Posiblemente se comercializará en breve en España.



FORD AEROSTAR
Por ahora no hay planes para su comercialización en España.



NISSAN PRAIRIE
Aunque en muy poco volumen, este simpático japonés ya se vende.



OLDSMOBILE SILHOUETTE
Es de diseño atractivo pero no es probable que se venda en España.



PONTIAC TRANS SPORT
Semejante al Oldsmobile, tiene un fuerte acento deportivo.



RENAULT ESPACE.
Es el líder Europeo, que muy pronto verá su imagen retocada.



gados a los lados, con lo cual la capacidad para llevar bultos se ve generosamente incrementada. En otras versiones menos equipadas, estos asientos son de tipo banqueta que permiten que la capacidad suba hasta ocho ocupantes.

En cualquier caso, el Previa es un vehículo muy cómodo, puesto que además de los asientos, el bajo nivel sonoro del motor y la confortable suspensión, sitúan al modelo en lo más alto.

Su conducción es tan sencilla como la de cualquier berlina, aunque claro está, hay que tomar conciencia del tamaño del coche. El motor tiene una buena predisposición para mover ágilmente los 1.800 kilos del Previa, aunque tiene unas relaciones de cambios un poco largas para los gustos y las carreteras españolas.

La versión convencional del Previa, dispone de tracción a las ruedas traseras, con lo cual el reparto de pesos es casi perfecto del 50 por ciento sobre cada eje y por lo tanto el comportamiento es óptimo, dadas las características de tamaño y peso del vehículo. Existe una versión con tracción integral permanente, especialmente indicada para lugares donde se dan condiciones de suelo deslizante con frecuencia.

Al volante, uno se siente como a los mandos de un avión, todo queda bien a la mano y la visión es casi perfecta en todos los sentidos. En la parte baja de la consola central hay una pequeña nevera, que es capaz de mantener frescas unas cuantas botellas de refrescos, e incluso llega a fabricar hielo.

Todo en el Previa está pensado para hacer más grato a sus ocupantes el viaje, incluido el potentísimo equipo de aire acondicionado.

Este modelo, que ya se vende en Japón y Estados Unidos, inicia ahora su andadura en Europa, aunque posiblemente tendremos que esperar a finales del próximo año para que lo veamos en las carreteras españolas, puesto que el escaso cupo que concede la administración española a los importadores no les permite diversificar mucho el producto. Si se produce la comercialización en nuestro país, sería tan sólo en las versiones más equipadas de este modelo y al precio de la competencia, es decir en torno a los cuatro millones de pesetas, mientras que el número de unidades importadas estaría alrededor de las 100.

GAMA FIAT TEMPRA

ANDANTE, MA NON TROPPO



Llega el Tempra; un nuevo modelo de Fiat con el que se quieren reeditar los éxitos de ventas del ya desaparecido Regata. Aunque es un Tipo con maletero, el Tempra ofrece algo más: calidad.

NO podía el grupo Fiat quedarse al margen en la moda de las berlinas de tipo medio, derivadas de los coches de cuatro metros a los que se añade un maletero separado. Con el Regata, había cosechado notables éxitos que no está dispuesto, el grupo italiano, a dejar en manos de la competencia. El nacimiento del Tipo ha permitido, al cabo de un año, la aparición del Tempra, una berlina muy honesta en sus resultados y con una excelente terminación. Hace unos meses, probábamos la primera versión llegada a nuestro país, con motor 1.600; ahora, tenemos la oportunidad de probar ya la gama completa

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Buen acabado
- Facilidad de conducción

FIAT TEMPRA 1400 SX
PRECIO: 1.773.119 Ptas

- Prestaciones modestas
- Dirección pesada
- Balanceo de carrocería

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equipamiento completo
- Consumos ajustados
- Comportamiento

FIAT TEMPRA 1800 i.e. SX
PRECIO: 2.087.206

- 5ª marcha muy larga
- Prestaciones modestas
- Rueda de repuesto estrecha

DEFECTOS

VIRTUDES

- Conjunto muy homogéneo
- Buen acabado
- Comportamiento

FIAT TEMPRA 1600 SX
PRECIO: 1.916.818 Ptas

- Consumos mejorables
- Rueda de repuesto estrecha
- Servodirección en opción

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones muy brillantes
- Consumos bajos
- Comportamiento

FIAT TEMPRA TURBODIESEL SX
PRECIO: 2.407.258 Ptas

- Motor humeante
- Desarrollos largos
- Precio elevado

DEFECTOS



PRUEBA

Motor 16

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. ■ Escíbeme 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.



Iñaki Gabilondo.



CONSUMOS
Excepto la versión 1.4, con unos consumos altos, el resto de los Tempra ofrecen un excelente compromiso entre lo que consumen y lo que caminan.

FICHA TÉCNICA				
	TEMPRA 1.4	TEMPRA 1.6	TEMPRA 1.8 i.e.	TEMPRA 1.9 Turbodiesel
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal 4 en línea			
Nº de cilindros	4	4	4	4
Cilindrada (c.c.)	1.372 (80,5 x 67,4)	1.581 (86,4 x 67,4)	1.756 (84,0 x 79,2)	1.929 (82,6 x 90,0)
Arbol de levas	uno, en cabeza	uno, en cabeza	dos, en cabeza	uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	dos	dos	dos	dos
Alimentación	carburador doble cuerpo	carburador doble cuerpo	inyección electrónica	inyec. indirec. turbo interc.
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1	19,2 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	78 cv (56 Kw) / 6.000	86 cv (62 Kw) / 5.800	110 cv (80 Kw) / 6.000	92 cv (66 Kw) / 4.100
Pai máximo / r.p.m.	11,0 mKg / 2.900	13,5 mKg / 2.900	14,5 mKg / 2.500	19,4 mKg / 2.400
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, de 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	6,6 / 11,5 / 17,8	7,4 / 12,8 / 18,8	7,8 / 12,1 / 17,9	9,8 / 15,4 / 22,7
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	25,1 / 30,8	25,0 / 29,9	23,9 / 31,5	30,2 / 42,4
Embrague	Monodisco, en seco	Monodisco, en seco	Monodisco, en seco	Monodisco, en seco
DIRECCION				
Sistema	Cremallera	De cremallera (servo opc)	Cremallera, asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,25	3,25	3,25
Diámetro de giro (m)	10,3	10,3	10,3	10,3
FRENOS				
Delante	Discos (240 mm ø)	Discos (240 mm ø)	Discos (257 mm ø)	Discos (257 mm ø)
Detrás	Tambores (180 mm ø)	Tambores (180 mm ø)	Tambores (228 mm ø)	Tambores (228 mm ø)
Antibloqueo	No	Si (opción)	Si	Si
SUSPENSIONES				
Delantera	McPherson y estabilizad.	McPherson y estabilizad.	McPherson y estabilizad.	McPherson y estabilizad.
Trasera	Brazo longitud. Estabiliz.	Brazo longitud. Estabiliz.	Brazo longitud. Estabiliz.	Brazo longitud. Estabiliz.
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	5 x 14	5,5 x 14	5,5 x 14	5,5 x 14
Neumáticos	165/65 R 14	175/65 R 14	175/65 R 14	175/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg)	1.030	1.035	1.140	1.160
Capacidad del depósito de combus.	65	65	65	65

CONSUMOS				
Datos en l/100 km	1,4	1,6	1,8 i.e.	1,9 td
CIUDAD				
A - km/h de promedio	11,8	11,3	9,3	6,3
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	5,4	5,8	6,4	5,2
En conducción rápida	11,0	9,5	10,5	10,9
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	7,8	7,4	8,7	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,0	9,2	9,8	8,6
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	9,5	9,3	8,4	6,1
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	570	650	725	1.020

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	1,4	1,6	1,8 i.e.	1,9 td
A 60 km/h	26,2	18,3	18,0	24,4
A 100 km/h	57,5	53,4	53,1	63,8
A 120 km/h	87,6	84,8	84,4	81,3

SONORIDAD				
	1,4	1,6	1,8 i.e.	1,9 td
Al ralentiz.	52,6	56,9	55,0	55,7
A 60 km/h	64,6	61,3	61,2	65,2
A 90 km/h	69,9	66,5	67,1	69,4
A 120 km/h	72,1	72,6	72,6	72,8
A 140 km/h	75,2	76,2	76,6	75,2

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

PRESTACIONES				
	1,4	1,6	1,8 i.e.	1,9 td
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	170,0	174,7	182,4	181,5
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	19,3	18,7	17,1	19,0
1.000 m. salida parada (seg.)	35,6	34,7	32,3	35,3
0-100 km/h (seg.)	14,2	12,7	12,0	13,7
Metros recorridos	245	219	196	239
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,1	18,3	18,0	20,2
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,9	20,1	20,1	25,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,6	34,0	33,6	37,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,2	37,4	37,2	47,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	14,7	10,2	10,0	12,3
Metros recorridos	412	287	280	329
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	19,2	13,6	13,2	19,2
Metros recorridos	537	381	376	492

EQUIPAMIENTO				
	1,4	1,6	1,8 i.e.	1,9 td
Cuentas revoluciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	OPC	OPC	SI	OPC
Aire acondicionado	NO	OPC	SI	OPC
Asiento conductor regulable en altura	OPC	OPC	SI	OPC
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retrvisor regulable eléct. (zula fícha)	OPC	SI	SI	SI
Mando a distancia de apertura de puertas	OPC	SI	SI	SI
Pneumáticos eléctricos (D/T)	OPC	SI	SI	SI
Cierre centralizado	OPC	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	OPC	OPC	SI	OPC
Asiento posterior divisible	OPC	OPC	SI	OPC

del modelo, compuesta en esta primera fase de lanzamiento, por cuatro motorizaciones. Desde la básica 1.400, a la más alta 1.800 inyección, pasando por la conocida 1.600 y por un brillante turbodiesel de 1.900 centímetros cúbicos e intercambiador de calor («intercooler»). Queda

una quinta versión, diesel atmosférica, con apenas ventas previstas en nuestro país, destinada casi exclusivamente a taxis y vehículos de alquiler o flotas. Comencemos por decir que todas las versiones se ofrecen con un equipamiento básico o como «SX», cuyo coste es apro-

ximadamente 150.000 pesetas más caro e incorpora, entre otros elementos, el cuadro de instrumentación digital; bastante bien resuelto, por cierto. El motor 1.400 de 78 caballos en la motorización más modesta y hasta no hace mucho tiempo, el escalón más alto del Ti-



MOTORES
Por ahora, los Tempra recurren a los conocidos motores del grupo Fiat. Junto a estas líneas, el 1.800 de inyección. Abajo, el Turbodiesel.



CUADRO DIGITAL
Las versiones SX recurren al cuadro de instrumentos digital. Las únicas diferencias apreciables entre las diferentes versiones están en el climatizador automático (fotografía inferior).



po, que es 100 kilos más ligero. Lo cierto es que este motor es algo escaso para el Tempra que, para rodar con cierta alegría por carretera, tiene que ir muy alto de vueltas, con lo que el ruido y el consumo se resienten.

Como quiera que el Tempra tiene vocación de uso familiar (ahí está su generoso maletero para demostrarlo), realizamos también las mediciones de consumos y prestaciones con el peso equivalente a su uso por dos adultos, dos niños y 25 kilos de equipaje. Pues bien, la verdad es que apenas hubo diferencias apreciables ni en las prestaciones (velocidad máxima de 168,8 km/h y recuperación en 5ª de 43,5 segundos en los 1.000 m.) ni en los consumos (a 90 de cruce, 5,7 l/100 km), lo que no deja de ser una virtud. Es pues un coche algo corto, pero no descartable para



TAPICERIAS ALCANTARA
En las versiones altas de gama se ofrece la tapicería Alcantara y los asientos traseros incorporan reposacabezas. Entre las dos butacas delanteras se instala un reposabrazos abatible.



quien no conceda demasiada importancia al tiempo que emplea en sus desplazamientos.

El comportamiento es básicamente similar en todos los Tempra, cuyas únicas diferencias apreciables son la anchura de los neumáticos y las leyes de suspensión, más enérgicas en los 1.800 y turbodiesel, con lo que se reduce apreciablemente la tendencia de la carrocería a inclinarse en

las curvas. Este balanceo no se traduce en una reducción en la estabilidad, sino en un efecto molesto para los pasajeros.

Sobre el 1.600 ya nos extendimos en la prueba anterior, por lo que apenas insistiremos en que nos ha parecido el modelo más homogéneo, con una excelente relación calidad-precio y un equipamiento (en la versión SX) notable. La servodirección, opcional, nos parece de montaje obligado

por cuanto el 1.400 nos pareció duro de aparcar pese a un ángulo de caída negativo.

Esperábamos algo más de la versión 1.800 de inyección y lo cierto es que hemos quedado algo decepcionados. No tanto porque su motorización no sea brillante cuanto porque no hay grandes diferencias respecto al 1.600, al que aventaja en 24 caballos, que son muchos. Si obser-

ECONOMIA	
TEMPRA 1400	Precio bastante razonable para la versión SX y atractivo para el Tempra básico. Los consumos son altos.
TEMPRA 1600	Desde el punto de vista del dinero, el 1600 es la opción más razonable, por precio y economía de uso.
TEMPRA 1800	Tiene a su favor unos consumos excelentes y un equipamiento muy completo, aunque el precio ya no está tan ajustado.
TEMPRA TD	Es una lástima que la diferencia de precio entre este turbodiesel y el 1600 de gasolina sea tan elevada (más de 500.000 pesetas).

COMPORTAMIENTO	
TEMPRA 1400	Muy noble de reacciones pese a que balancea más de lo deseable. La dirección, sin asistencia, es algo pesada.
TEMPRA 1600	Gana mucho con la dirección asistida opcional. Es muy fácil de conducir y agradable para los pasajeros.
TEMPRA 1800	La suspensión más enérgica reduce mucho el balanceo. Además, utiliza unos neumáticos más anchos por lo que es más estable.
TEMPRA TD	Prácticamente igual que el 1.800, con un motor que, lógicamente, no puede subir de vueltas como uno de gasolina.

CONFORT	
TEMPRA 1400	Obligado a conducirlo alto de revoluciones, resulta algo ruidoso. A plena carga mantiene el confort de suspensión.
TEMPRA 1600	Sólo el balanceo de la carrocería impide que sea un coche ejemplar en su comodidad y amplitud.
TEMPRA 1800	Con unas suspensiones más duras que los dos modelos anteriores, tiene a su favor un balanceo más reducido.
TEMPRA TD	Notablemente silencioso para ser un diesel, humea y ensucia bastante la zona del maletero.

MECANICA	
TEMPRA 1400	Los 78 caballos de potencia máxima del motor pequeño son algo escasos para mover los mil kilos de peso.
TEMPRA 1600	Es el conjunto más homogéneo, con una potencia suficiente y unos desarrollos adecuados a su utilización.
TEMPRA 1800	La gran virtud de este motor de inyección son sus consumos, reducidísimos, porque las prestaciones, apenas superan las del 1.600.
TEMPRA TD	Uno de los motores turbodiesel más brillantes del mercado, acoplado a un conjunto de elementos mecánicos muy razonable.

CARROCERIA	
TEMPRA 1400	Uno de los modelos más espaciosos del segmento, con un maletero de más de 400 litros y posibilidad de abatirlo.
TEMPRA 1600	Con una aerodinámica excelente, consigue una ventilación bastante buena y apenas ruidos del viento.
TEMPRA 1800	Vale todo lo dicho de los dos modelos anteriores a lo que se añade una notable calidad de acabado.
TEMPRA TD	Es el Tempra uno de los modelos más anchos de la categoría, lo que se traduce en un buen confort para los pasajeros.

RENDIMIENTO	
TEMPRA 1400	Pese a que no es un motor brillante, destaca por la escasa incidencia que tiene la carga con que viaje el más pequeño Tempra.
TEMPRA 1600	Supera los 180 kilómetros por hora, que es una cifra más que razonable para un coche de su categoría.
TEMPRA 1800	Bien, sin más, porque no se diferencia gran cosa del 1.600 al que vence claramente en unos consumos más bajos.
TEMPRA TD	Sorprendente el resultado de este turbodiesel, que, cuando la temperatura es fresca, obtiene unas prestaciones casi impensables.

vamos los cuadros, excepto en lo que a velocidad punta se refiere, en los demás parámetros, las diferencias son pequeñas cuando incluso las relaciones de cambio son más cortas (excepto la 5ª) en el modelo de inyección. Eso sí, los consumos que ofrece son excelentes, bajando casi un litro el promedio del coche de carburador, cuyo alto consumo en ciudad se paga.

Tiene el modelo de inyección una medida más de neumático y una suspensión algo más firme, que reduce bastante el balanceo de las versiones más pequeñas. En todos los casos, el coche es muy neutro y de reacciones nobles, siendo verdaderamente fáciles de conducir. A esto ayuda una buena postura al volante, con reglaje de la altura del asiento y de la inclinación del volante.

Finalmente, queda el turbodiesel. Como también ocurría con el Tipo, este motor nos ha parecido excelente, emparejándose en su resultado al 1.600 de gasolina, al que supera incluso en velocidad pura. No es especialmente ruidoso, sobre todo al ralentí en que sus valores son incluso inferiores a los motores de gasolina, pero sí bastante «humeante» pese a un sistema de avance de inyección que, según sus responsables, debería evitar precisamente esta emisión de humos.

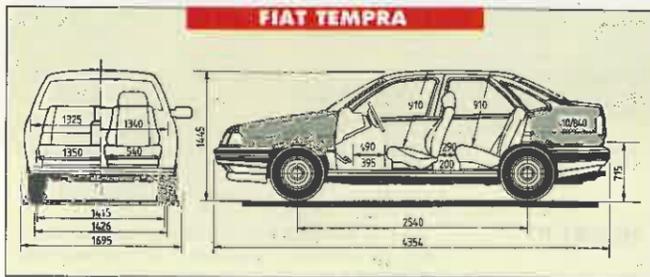
Como la gran mayoría de los motores que utilizan intercambiador de calor, (lo que los técnicos vienen llamando «intercooler»), el Tempra es sensible a la temperatura externa. Así, en días frescos, el aire de admisión llega bastante más frío (tras haber sido comprimido) y por tanto en mayor cantidad, al interior del cilindro, con lo que el rendimiento termodinámico es mejor. Entre rodar a 35 grados o a 22 grados (día o noche en un día de verano), hay casi 8 kilómetros por hora de velocidad punta.

FRENTE A SUS RIVALES

EL Fiat Tempra es tan reciente en el mercado que los responsables de su importación aún no han decidido hacer una política de precios tan agresiva como en su día llevaron a cabo con el Regata, todo se andará. Pese a ello, el

Tempra compite excelentemente con la media docena de rivales, jugando la baza de la novedad y la de un nivel de acabado excelente.

Analizando uno a uno sus parámetros, es superado indistintamente por algunos de sus rivales, pero lo cierto es que constituye un conjunto de gama homogénea en la que podemos encontrar coches de uso económico, de gran amplitud interior y con un elevado nivel de confort.



Si consideramos sus bajos consumos, lo cierto es que es una oferta excelente incluso para quienes no conduzcan demasiados kilómetros. Baste decir que a una velocidad de crucero en los alrededores de los 100 kilómetros por hora, el Tempra turbodiesel roza los 1.200 kilómetros sin repostar...y llena el depósito de 65 litros, construido en plástico por 3.000 pesetas, hasta que Solchaga y los que controlan el precio del petróleo quieran.

José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fiat Auto España S.A. Paseo de la Habana 74, 28036. Madrid. Tel: (91) 2598200
Garantía: un año sin límite de kilómetros Red de postventa: 230 puntos en Península e Islas Baleares



FORD ORION

ES tan reciente el nuevo Ford Orion, que prácticamente aún no se encuentra en los concesionarios y no ha sido tampoco objeto de ensayos por parte de ningún medio informativo. Sólo una breve toma de contacto nos permite establecer algunos juicios. El Orion ha sido tradicionalmente un coche de cuidadosa terminación y agradables interiores, pero discreto en cuanto a comportamiento. Por lo visto en la presentación, se ha avanzado en este aspecto aunque no se han resuelto del todo los problemas de concepto. El nuevo Orion es sensiblemente más ancho, con lo que su habitabilidad es de las más grandes de la categoría, lo que hay que añadir a un maletero verdaderamente grande.

MOTORES Y PRECIOS

*Gasolina 1.400 (1,8 millones)

*Gasolina 1.600 carburadores, catalizado o inyección. (Desde 1,8 hasta 2,0 millones)

*Diesel 1.800 (De 1,7 a 1,8 millones)



RENAULT CHAMADE

RENAULT ha bautizado Chamade a las versiones de tres volúmenes (maletero separado) de su popular R-19. Un coche en el que se ha realizado un gran esfuerzo por alcanzar los standards de calidad característicos de los coches alemanes. En la actualidad, la gama Chamade es bastante amplia y lo será más en un futuro próximo cuando aparezcan versiones de carácter algo más deportivo. Hasta ahora, el Chamade tiene una filosofía bastante burguesa, en la que el confort domina sobre cualesquiera otros aspectos. La relación entre lo que cuestan y lo que ofrece es una de las más favorables entre los coches de su categoría, lo que se traduce en un importante volumen de ventas.

MOTORES Y PRECIOS

*Gasolina 1.400 (Desde 1,4 hasta 1,8 millones)

*Gasolina 1.700 (Entre 1,8 y 2,1 millones)

*Diesel 1.900 (Entre 1,8 y 1,9 millones)



LANCIA DEDRA

AUNQUE desde un punto de vista técnico, el Lancia Dedra es la versión tres volúmenes del Lancia Delta (del que hereda la plataforma), lo cierto es que puede considerarse un coche de la categoría inmediatamente superior, comparable con las berlinas de tipo medio, como el Renault 21 o el Peugeot 405. Prueba de ello es su motorización y la horquilla de precios en la que se mueve.

Al margen de estas consideraciones, lo cierto es que el Dedra ofrece unos niveles de equipamiento muy elevados y una excelente presentación, no en balde pueden considerarse los Fiat de Lujo. Por otro lado, esta definición choca con un comportamiento sólo discreto y unas prestaciones poco acordes con el nivel.

MOTORES Y PRECIOS

*Gasolina 1.600 (2,1 millones de pesetas)

*Gasolina 1.800 (2,3 millones de pesetas)

*Gasolina 2.000 (2,7 millones de pesetas)

*Turbodiesel 2.000 (2,6 millones de pesetas)



SEAT MALAGA

EL veterano Seat Málaga está ya en sus últimos meses de existencia pese a que falta aún bastante tiempo para que el Toledo tome el relevo (en un escalón superior). El Málaga es todavía producto de la vieja era Fiat, directamente derivado del Ritmo-Ronda, sin que se hayan podido corregir los errores de unos planteamientos que eran válidos hace ya cerca de diez años. Pese a todo, el Málaga ofrece un precio verdaderamente atractivo y unos motores firmados en su culata por Porsche, que es toda una garantía. Frente a esto, un tamaño más reducido y unos niveles de acabado mejorables, son sus puntos débiles, sobre los que cada día se trabaja para superarlos.

MOTORES Y PRECIOS

*Gasolina 1.200 también versión con catalizador (desde 1,3 hasta 1,5 millones)

*Gasolina 1.500 Carburador, inyección y catalizador. (Desde 1,6 hasta 1,8 millones)

*Diesel 1.700 (1,5 millones)



OPEL KADETT

LA versión de cuatro puertas del Opel Kadett es la única que se fabrica en Zaragoza, ya que el Kadett de dos volúmenes se importa desde Alemania. Esta diferencia en la procedencia no se traduce, en absoluto, en su calidad de terminación, lo que dice mucho a favor del modelo y de los responsables de su fabricación. Aunque ahora el Kadett acusa el paso del tiempo, lo cierto es que durante los últimos tres años ha sido el coche más vendido de su categoría, destacando por la excelente gama de motores, de una proverbial fiabilidad mecánica y unos consumos muy ajustados. Aunque ofrece unos interiores poco atractivos y una línea ya pasada, el Kadett sigue siendo la oferta más atractiva comparando resultados.

MOTORES Y PRECIOS

*Gasolina 1.400 (1,6 millones)

*Gasolina 1.600 (Entre 1,6 y 1,8 millones de pesetas)

*Gasolina 1.800 (Entre 1,8 y 2,0 millones de pesetas)

*Diesel 1.700 (1,7 millones)

*Turbodiesel 1500 (1,9 millones)



VOLKSWAGEN JETTA

EL popular Jetta, la versión familiar del mítico Golf, acusa ya también el paso del tiempo, previéndose su sustitución para finales del año próximo. Mientras tanto, gracias a una agresiva política de importaciones, el Jetta, que era un coche casi inalcanzable, ha irrumpido con fuerza e interés en el mercado español. Sin embargo, su planteamiento germánico puro ofrece, para las peculiaridades de los españoles, algunos contrasentidos, como los larguísimo desarrollos (sobre todo el 1.600) que penalizan su forma de andar. Para los incondicionales del Golf y los que quieren un maletero gigantesco, el Jetta sigue siendo una oferta válida si no quieren esperar un año.

MOTORES Y PRECIOS

*Gasolina 1.600 (Entre 1,7 y 1,9 millones)

*Gasolina 1.800 (Entre 1,8 y 2,0 millones)

*Diesel 1.600 (1,7 millones)

*Turbodiesel 1.600 (2,0 millones)



VIRTUDES

- Suavidad de funcionamiento
- Elasticidad
- Acabado y equipamiento

SAAB 9000i 2.3 16V
PRECIO : 4.229.542 PTAS.

- Recorrido largo del cambio
- Rebotes en el eje trasero
- Pérdidas de tracción

DEFECTOS



MOTOR DE PRIMERA

La novedad más importante de esta nueva versión del Saab 9000 es su motor de 2,3 litros que presume de una elasticidad y suavidad de funcionamiento sorprendente. Por lo demás, el coche es idéntico al resto de versiones atmosféricas de la gama. Exteriormente tan sólo se diferencia en el anagrama trasero que delata la cilindrada del motor.



SAAB 9000 i 2.3 16V

PRODIGIO DE SUAVIDAD

Saab comercializa una nueva versión del 9000, que presenta como gran novedad el estar equipado con un motor de 2,3 litros de cilindrada y 150 caballos de potencia, que a diferencia del anterior motor de dos litros y dieciséis válvulas presume de tener una gran elasticidad y suavidad de funcionamiento.

LA marca sueca de automóviles, para aumentar la potencia de sus versiones atmosféricas de la gama 9000, ha decidido recurrir a un nuevo motor de 2,3 litros de cilindrada, en él han estado trabajando durante cinco años. El resultado no ha podido ser mejor, a diferencia de sus marcas rivales que para esta cilindrada se han inclinado por motores de seis cilindros, Saab ha

preferido un bloque de tan sólo cuatro, al que ha seguido equipando con una culata de dieciséis válvulas, y han conseguido un rendimiento de 150 caballos. Gracias a unos ejes de equilibrio que giran en sentido contrario y al doble de velocidad del cigüeñal han logrado que tenga una suavidad de funcionamiento similar a la de un motor de seis cilindros; no se nota ningún tipo de vibración, sea cual sea el régimen



de giro del motor. Otra cosa que distingue a este motor es su extraordinaria elasticidad, es capaz de subir de vueltas de forma sorprendente y llegar a la zona alta del cuentarrevoluciones sin que se aprecie ningún bache de potencia, respondiendo con celeridad a cualquier exigencia del acelerador. Además, debido a esto, resulta muy fácil conducirlo, pues permite una utilización mucho menos intensiva del cambio, a diferencia del anterior propulsor de dos litros que por debajo de 3.500 revoluciones se mostraba perezoso.

En este nuevo motor Saab ha incorporado el sistema de encendido directo que ellos mismos han desarrollado (DI) y que

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.290 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 21,6 mkg (211 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,3 km/h.

En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,4 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,2 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 m.

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

SUSPENSION: Delantero: Independiente con triángulos transversales, muelles con amortiguadores, barra de torsión. Trasera: Eje rígido por medio de brazos longitudinales con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de aleación de 6 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.320 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

se distingue por tener una bobina para cada bujía, capaces de mandar una chispa a cada bujía de 40.000 voltios, con esto consiguen que el motor arranque siempre a la primera sin que importen las condiciones climáticas ni la carbonilla o humedad que pueda haber acumulada en los electrodos de las bujías. También en este motor han tenido un especial cuidado en conseguir que sea lo más ecológico posible, por este motivo sólo está disponible con catalizador y por lo tanto hay que utilizarlo exclusivamente con gasolina sin plomo. Esto en España de momento es un inconveniente ya que la red de gasolineras con este tipo de combustible no es muy amplia; en Saab están estudiando la posibilidad de ofrecerlo sin catalizador en otros países, pero siempre y cuando exista una buena demanda del mercado que lo justifique. Además está equipado con un control climático de emisión de los gases de escape que entra en funcionamiento cuando la temperatura del motor es muy

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	9,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	7,7
En conducción rápida.....	15,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	10,4
A 140 km/h de crucero.....	11,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	8,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	691

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		201,5
Km/h.....		
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....	17,2	
1 000 m salida parada.....	31,6	
De 0 a 100 km/h.....	10,1	
Recomiendo (metros).....	170	
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,4	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,6	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	33,8	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	38,4	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	10,2	
Recomiendo (metros).....	283,7	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	15,0	
Recomiendo (metros).....	421,6	



INTERIOR SIN CAMBIOS

El Saab 9000 2.3 tiene un interior similar al del resto de la gama. Los asientos de cuero son opcionales.

baja, momento en el que expulsa más sustancias nocivas, reduciéndolas en un 80 por ciento.

Por lo demás el nuevo Saab 9000i 2.3 16V, no difiere en nada del resto de las versiones de la gama. Está disponible con carrocería de dos y tres volúmenes y mantiene el mismo buen nivel de acabado y equipamiento de las versiones atmosféricas de la serie.

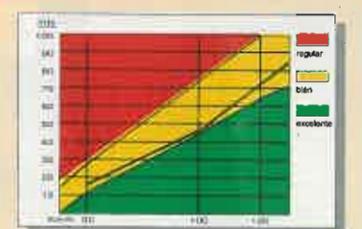
Con este nuevo motor el Saab 9000 va a reforzar sus buenos argumentos con respecto a su competencia, entre los que hay que contar un buen número de modelos provenientes de las marcas más prestigiosas, sus rivales pueden ser: el Alfa Romeo 164 Twin Spark, BMW 520i, Ford Scorpio Ghia 2.9i, Lancia Thema 2.0 ie 16V, Renault 25 V6 y Rover 820, todos ellos con precio y potencia similar al Saab. ○

Manuel Madrid
Fotos: Alex Blanco

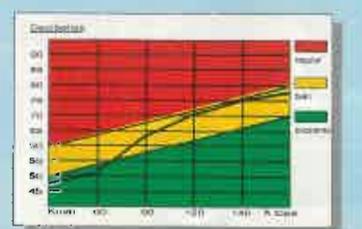
DATOS DEL COMPRADOR

Importador Porsche España, S.A., Avda. de Burgos, 87 28050 Madrid. Telf (91) 572 94 05. Garantía dos años sin límite de kilómetros. Red de postventa: 20 puntos de asistencia técnica en toda España.

FRENOS



SONORIDAD



Al ralentí 47,3.	A 120 Km/h 70,8.
A 60 Km/h 52,6.	A 140Km/h 75,2.
A 90 Km/h 64,2.	A Tope 78,4.

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

Nivelación automática de la carrocería: 112.000 ptas. Ordenador de viaje: 96.000 ptas. Pintura metalizada: 89.000 ptas. Asientos de cuero: 186.000 ptas. Asientos delanteros ajustables eléctricos: 275.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 181.000 ptas. Control automático de velocidad: 21.000 ptas. Sistema audio Saab con radiocassette: 253.000 ptas.

PANASONIC CAR AUDIO

TECNOLOGIA DIGITAL

PANASONIC cuenta en España con una extensa red de establecimientos que se encargan de comercializar los productos Car audio de la prestigiosa marca.

pero no exento de calidad. Cuenta con AM y FM estéreo, cassette con autorreverso y parada automática, sintonizador manual, e iluminación. El precio es atractivo tratándose de una marca reconocida: 15.800 pesetas. Por diez mil pesetas más el nivel aumenta bastante y ya disponemos en el CQ-H03, de sintonización electrónica con pantalla de cristal líquido, presintonía de 24 emisoras con búsqueda automática, graves y agudos separados, loudness además de soporte extraíble.

Pero Panasonic también dispone de productos de alta gama como el CQ-DP25, que incluye entre sus características principales Compact Disc con memoria de seis canciones, sintonizador de cuarzo con búsqueda automática y 24 presintonías, búsqueda de canciones, etcétera.

El precio de este aparato se sitúa en las 76.000 pesetas.

En otro artículo analizaremos el Panasonic CX-DP10, un almacén y reproductor automático de CD con capacidad para 12 discos compactos y programable con control remoto.

A.M.

* Precios y modelos disponibles en el Centro Panasonic de la calle Preciados 38 Madrid.



Aparatos de nueva generación que se distinguen por su sencillo y anatómico diseño y por una calidad fuera de toda duda.

En este caso vamos a empezar por la base, por los aparatos más sencillos. El Panasonic CQ-491 es un aparato básico

COMPACT DISC
Los más recientes compact disc cuentan con una técnica muy avanzada.



Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado. Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacrystales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc. Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti
RANGER
COMPUTER ALARM

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

DISTRIBUCION CON PROBLEMAS

EN Abril de 1989 compré un Peugeot 309 diesel en el concesionario de Peugeot-Talbot, Turasa. El coche iba a servir para mi trabajo de taxista. Cuando el vehículo llegó a los 67.000 kilómetros, los expertos de este concesionario me indicaron la necesidad de cambiar la correa de distribución. Yo acepté tal sugerencia y se procedió a realizar la sustitución, quedando cubierta la misma por la garantía y únicamente tuve que pagar la mano de obra. Pasaron 45.000 kilómetros sin que el coche diese problemas, pero transcurrida esta cifra la correa se averió. Llevé el coche al mismo taller y me dijeron que la avería se había producido porque se había lavado el motor con agua, y por ello la garantía no cubría la reparación y que la factura ascendía a 200.000 pesetas.

Todo ello es cierto debido a la cantidad de aceite que perdía el coche. Tras ponerles en conocimiento sobre este tema les ruego me informen.

M.A. Viana
Madrid



CALIDAD FIAT

EL día 12 de julio de 1990 compré un Fiat Uno 60 S en el concesionario Aufisa de Valencia. Al poco tiempo de comprarlo observé que el techo se había despegado y la goma del limpiaparabrisas se había desprendido. En la revisión de los 1.500 kilómetros me subsanaron estos problemas, esta revisión la pasé en Alicante donde me encontraba de vacaciones. A la vuelta, realicé otros 1.000 kilómetros y cuando llegué a mi casa se cayeron las barras del cambio. Llevé el coche al concesionario y allí me dijeron que además tenía una cruzeta del freno en mal estado.

Tras hablar con Fiat España y como el coche aún se encuentra en garantía me han respondido que la solución es proceder a revisar de nuevo el coche. De esta contestación hace una semana y ahora he descubierto que el coche pierde aceite, el techo se vuelve a despegar y para colmo la puerta del maletero no consigo cerrarla si no me subo encima.

Alicia Muñoz
Madrid

R.- Cada fabricante de automóviles suele especificar en el libro de mantenimiento de cada modelo, el número de kilómetros a los que es recomendable proceder a sustituir la correa de la distribución. En su caso, usted procedió a cambiar la primera con 67.000 kilómetros, una cifra elevada, ya que es recomendable hacerlo antes, pero que no tiene por qué haber influido en el comportamiento del coche. En el segundo caso, el que usted haya lavado el motor con agua no tiene por qué ser la causa de la avería de la correa. De todas maneras debe usted prestar más atención al libro de mantenimiento de su vehículo y seguir sus instrucciones al pie de la letra si quiere evitar este tipo de averías.

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 GTV 2.0. Año 82.
- Alfa 33 1.5 T.L. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- AX 14 T2S. Año 88.
- BMW 2.1. 3 meses uso.
- BMW 525i. todos extras. Año 89.
- BMW M5. Año 90.
- BMW 730i. Año 87.
- BX 19 TRD. Aire acondicionado.
- 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.
- Peugeot 505 GTD Turbo, año 84.
- Peugeot 309, aire acondicionado.
- Polo Classic, año 86.
- Porsche 944 Turbo. 38.000 km.
- Porsche 924, año 82.
- Renault 25 V6 Turbo. 32.000 km.
- Renault 11 Turbo. 58.000 km.
- Volvo 264 GLE. Full Equip.
- Volkswagen Passat 1.8. 48.000 km.
- Volkswagen Golf GTI. 69.000 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

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

BMW M635 CSI, 286 cv, impecable, full equip. Negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas de oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Importación, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 Oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59

Alfa Romeo
AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial Alfa Romeo
Se vende
SUPER CINCO 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

Particular. Seriedad absoluta.

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

VENDO Peugeot 505 GTI, A-HK, 52.000 km, impecable. Aire acondicionado, elevallas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

AUDI Coupe GT. Full equip. Siempre garage. Tel.: (91) 331 48 48.

MERCEDES 300 diesel, 88 cv. B-JP. Automático, techo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.

NAMATRANS, S. L.

Avda. Doctor Calero. Tatti Centro
28220 MAJADAHONDA (Madrid)

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

Motor 16
Suscribese 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.

Aprovechese 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 a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.
- Giro Postal Nº _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanas 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	15 809 ptas	Resto del mundo	23 816 ptas

Motor 16



Carr. Valencia, km. 96,400 - Tls. 96-5638110-5630310
CAMPELLO (Alicante) - España



Transforma en cabriolet tu



- Speedster 1 kit 230.000 Ptas.
- Speedster 2 kit 190.000 Ptas.

Accesorios



«ESCARABAJO»

homologados



OPEL CORSA

CORSA GAMA '90

ES TU HORA

- Compra tu Corsa Gama '90 y te descontamos ciento sesenta mil pesetas*.
- Con excelentes condiciones de financiación.
- Y además, si tienes un coche usado, te lo tasamos muy bien.
- Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara cuentas con la mejor financiación.

*Válido para todos los turismos Corsa en stock, comprados y matriculados durante este mes (Excepto el nuevo Corsa JACA). Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.

160.000

ptas. menos

AHORA!



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

MOTOR GAS

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)
Tel. 519 76 11
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77
(Junto al Santiago Bernabéu)
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12
(Bº de Salamanca)
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR
LEYVA, S. A.**

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

MOVILAUTO

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

Q-AUTO, S. A.

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

REVESA

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

ROAUTO, S. A.

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

EN ALCALA DE HENARES

AGROGIL, S. A.

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

EN ALCOBENDAS

**GERAR
MOTOR, S. A.**

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

EN ALCORCON

**TALLERES
PRIZAN, S. A.**

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

EN ARANJUEZ

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

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

EN COLMENAR VIEJO

GERAR, S. A.

Avda. de la Libertad, 68. Tels. 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

NUESTRAS LUNAS SUPERAN TODO LO CONOCIDO



MARCA REGISTRADA POR FELIPE AREVALILLO

CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS

A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO. PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER AL MOMENTO CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE PUDIERA SURGIRLE, INCLUSO EN DIAS FESTIVOS! GRACIAS AL NUEVO SERVICIO QUE OFRECE A SUS CLIENTES.

Talleres

Martin de Vargas, 42 - Tels.: 227 50 73-467 33 88 - 28005 Madrid
 Duque de Sesto, 5 - Tels.: 575 91 23-431 26 27 - 28009 Madrid
 Sierra de Gredos, 3 - Tels.: 690 96 86-690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)
 Aniceto Marinas, 76 - Tel.: 542 32 38 - 28008 Madrid
 Benidorm, 26 - Tel.: 326 61 20 - 28017 Madrid
 Alava, 7 - Tel.: 326 61 80 - 28017 Madrid
 Ctra. Valencia, km 25 - Tels.: 871 00 78-871 39 45
 Fax: (91) 871 39 45 - Arganda del Rey (Madrid)

Oficinas Centrales

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

MUY CERCA DE USTED



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

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos USA más gastos y 12% comisión. Garantía hasta 6 años. Servicio. Piezas en 24 horas. Tel.: (91) 245 66 60. Empresa: J & R.
ALFA 75 6v. Nov. 86, 66.000 km. Muy cuidado, extras. 1.300.000 ptas. Tel.: (91) 651 84 41.
ESCARABAJO Cabrio, buen estado. 1.700.000 ptas. Admito cambio Suzuki más efectivo. Tel.: (947) 20 90 97.
MERCEDES 250 coupe. Cuero. Muy cuida-

do. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15.
AUDI 100 CD, nacional, full equipo. Oca sión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.
OCASION Lada Sahara, 3 puertas. 10.000 km. 1 año. Matricula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.
BMW 323i, moderno, impecable, muchos extras. 1.280.000 ptas. Tel.: (942) 21 40 84.
JEEP Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor O.K., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.
VENDO remolque porta-coche, casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.
FORD Orión 1.6i GHIA, aire acondicionado. 56.000 km. 1 año garantía. Año 87, gris. 1.200.000 ptas. Tel.: 551 50 62.
BMW 524 turbo diesel,

VENDO PORSCHE 911 CARRERA COUPE 1986
 ROJO, PERFECTO ESTADO A.A., LLANTAS, TECHO...
 TELF.: (924) 66 54 02
 Preguntar por CHARLY

Minis nuevos Delegación Cataluña S.T. RALING
 Telf.: (93) 798 03 62
MATARO
 (Interesan agencias distribuidoras)

F. Tomé. Citroën BX 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.
F. Tomé. Seat Málaga 1.2. Año 89. Seminuevo. 18 meses garantía. 995.000 ptas.!!! Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Volkswagen Polo Classic 1.3. Año 88. 18 meses garantía. 695.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
F. Tomé. Fiat Uno 70. Año 86. 12 meses garantía. 695.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.
RENAULT 11 diesel. Año 88. Tel.: 549 57 88.
PORSCHE 944. Año 86. Cuero, A.A. 58.000 km. Tel.: 549 64 71.

F. Tomé
 Concesionario

«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»
 GARANTIA TOTAL ESCRITA
 Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

1985, 6 meses garantía. 1.575.000 ptas. Tel.: (96) 512 55 49.
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. Alfa 75 2.0, a.a. Año 86. Garantía

AUTO-MASER

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90	1.800.000 ptas.
R-21 GTS, año 87	1.050.000 ptas.
Corsa 1.3, año 87	650.000 ptas.
R-11 GTX, A.A., año 82	775.000 ptas.
R-21 TXE, A.3A, año 88	1.250.000 ptas.
Ford Capri 2.0, año 82	450.000 ptas.
Peugeot 405 M116v, año 88	2.175.000 ptas.

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

Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 75 - D.º Esquedo, 708 - Telf. 561 46 00 - Fax 561 46 00 - 28011 Madrid

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

CAR - SHOPPING S.L.

EMPRESA RECOMENDADA

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

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

NOVEDAD NACIONAL



TECHO SOLAR CORREDIZO INTERIOR TIPO «ORIGINAL»



AGENCIA I
 C/ ECHEGARAY, 5
 JUNTO RENFE
 (MOSTOLES)
 TELS.: 617 03 16
 614 02 58

SEDE CENTRAL
 AVDA. POLYORANCA, S/N.
 POL. IND. URTINSA
 (ALCORCON)
 TELS.: 641 66 11-643 18 30
 FAX: 643 22 50

AGENCIA II
 C/ RIO GUADIANA, 12
 JUNTO GASOLINERA
 RIO DE ORO
 TELS.: 694 60 20
 694 16 29

¡ANUNCIESE HOY!

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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 mm, cuyo importe es de 6.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 288 00 69.

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
 Domicilio
 Teléfono

Firma:

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consútenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Panda 40	84	15.000	425.000	Peugeot 205 XL	89	12.000	790.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	27.000	675.000	Peugeot 205 XR	86	47.000	680.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	87	33.000	725.000	Peugeot 205 SRD A.A. Dir. Asistida	90	11.000	1.380.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	88	29.000	1.290.000	Peugeot 309 GR	89	7.000	1.150.000
Fiat Uno 70 SL	87	36.000	725.000	Peugeot 309 SR	87	41.000	880.000
Fiat Uno Turbo IE Antiskid	89	20.000	1.325.000	Peugeot 405 GL	89	20.000	1.475.000
Lancia Y-10 Fire	88	27.000	695.000	Peugeot 405 MI 16v. F.E.	88	25.000	2.350.000
Lancia Thema Turbo IE Full E.	87	45.000	1.950.000	Citroen AX 14 T2S	87	31.000	725.000
Renault Supercinco GT Turbo 120 CV	88	17.000	1.150.000	Citroen AX GT	88	27.000	975.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	10.000	875.000	Citroen AX Stilo	89	15.000	725.000
Renault Supercinco Baccara. A.A.	88	30.000	1.100.000	Citroen BX 16 TRS Athena A.A.	89	17.000	1.390.000
Renault 9 Broadway	88	21.000	790.000	Citroen BX 19 GT D.A.	85	35.000	785.000
Renault Express Diesel	89	37.000	870.000	Citroen BX 19 TRD Turbo ABS	89	21.000	2.100.000
Renault 11 GTX	88	35.000	825.000	Citroen C-15 Club RE	89	10.000	920.000
Renault 11 TXE	88	27.000	975.000	Ford Fiesta	87	30.000	595.000
Renault 19 TSE	89	15.000	1.265.000	Ford Fiesta 1.1	88	15.000	695.000
Renault 21 GTS Nevada A.A. 7 p.	87	32.000	1.425.000	Ford Fiesta 1.4 S	88	27.000	795.000
Opel Corsa 1.2 TR	87	33.000	675.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	30.000	725.000
Opel Corsa GT Llantas aleación	88	30.000	875.000	Ford Escort 1.4	87	41.000	925.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	31.000	1.050.000	Ford Escort 1.6 Ghia	86	45.000	875.000
Opel Kadett GSI	85	45.000	1.170.000	Ford Escort 1.6 Ghia Inyección	88	19.000	1.250.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van	89	10.000	990.000
Peugeot 205 GTX	88	19.000	990.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	88	20.000	1.150.000
Peugeot 205 SRD	86	47.000	780.000	Ford Escort 1.6 Ghia Cabriolet I.	89	17.000	1.925.000
Peugeot 205 Open Diesel 5 p. A.A.	87	38.000	1.100.000	Ford Orion 1.8 Diesel	89	12.000	1.275.000
Peugeot 205 Lecoste A.A.	87	31.000	1.050.000	Ford Orion 1.6 Ghia	88	29.000	1.100.000

¡¡ 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 -



INSTALACION

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

Hotline

BMW 318i, 4 puertas, modelo 1989, matriculado, A-BU, techo, faros antiniebla, llantas anchas, muy pocos kilometros. Spoilers delantero y trasero, lineal, estado realmente flamante. Verlo y negociar. Tel.: (96) 512 55 49.

**ANUNCIESE
EN
MOTOR 16**

**NORTE
Teléfono (94)
435 77 86**



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

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.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

— GRAN OCASION VEHICULOS PROCEDENTES DE STOCK DE NUESTRO DEPARTAMENTO COMERCIAL.
— EN CONDICIONES INMEJORABLES Y AL MEJOR PRECIO.

- VW JETTA CL
- SEAT IBIZA 5 P.
- SEAT IBIZA 3 P.
- VW POLO COUPE

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

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 Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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



TREMA OSNUR, S.A.

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



VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO
EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA
¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

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

¡ GARANTIA SI !

KITS, ALERONES, PARRILLAS, FALTONES, VOLANTES, ETC.

Volantes deportivos y guarnidos de volante en madera de ébano.

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

DISTRIBUYEN:		GRAELX		Del Andalucía		SPORT ALTO BURGOS		Burgos	
DITECSA	Alicante	Alcance	Tel 96-544 36 11	Valencia	Tel 96-374 64 41	Valencia	Tel 96-374 64 41	Zaragoza	Tel 947-21 40 15
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	ESCARTI, S. A.	Tel 91-641 65 11	Galicia-Leon	Tel 987-41 05 95	Galicia-Leon	Tel 987-41 05 95	Oviedo	Tel 976-59 25 41
TECSER	Cupuzcoa	SEMALTO, S. A.	Tel 943-28 10 11	Vizcaya	Tel 94-620 01 59	Vizcaya	Tel 94-620 01 59	Navarra	Tel 985-28 39 00
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	KISU	Tel 93-424 34 11	Vitoria	Tel 945-13 12 41	Vitoria	Tel 945-13 12 41	Valladolid	Tel 948-21 80 00
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	SERVIAUTO, S. A.	Tel 91-850 77 82	Baleares	Tel 971-46 80 00	Baleares	Tel 971-46 80 00	Santander	Tel 983-39 20 34
		AUTOSCRATCH							Tel 942-37 27 88

BBS Aerodinámica

VW-BMW-MERCEDES

BBS

Llantas de aleación

ROYAL INTERIORES LOOK MADERA

Para ALFA ROMEO, AUDI, BMW, FIAT, LANCIA, MERCEDES, SAAB, VOLVO, VOLKSWAGEN, JEEP CHEROKEE

CAJA PORTA EQUIPAJES

(Para esquís, golf, maletas, etc.)
DISEÑO AERODINÁMICO. DIFERENTES MEDIDAS Y COLORES. GRAN CALIDAD DE ACABADOS. ADAPTABLE A TODOS LOS VEHÍCULOS

POLYPIECES

KITS EN FIBRA Y KEVLAR PARA RECONVERSION DE PORSCHE 924-944-911-928

JAMEX MUELLES SPORT

BAJAN LA SUSPENSION DE 30 A 40 mm. MANTIENEN EL CONFORT. MEJORAN LA ESTABILIDAD. COMPATIBLES CON LOS AMORTIGUADORES DE ORIGEN.

NOVA VOLANTES DEPORTIVOS EN PIEL Y MADERA

VARIOS MODELOS

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Turisport

Pérez Caldos, 40 08012 Barcelona ☎ 1931 257 83 24

De venta en distribuidores autorizados

Distribuidor BARCELONA: TURINI, S.A. Calvet, 73-75 Tel. (93) 209 67 33

Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automóvil, S.A. Avda. Pablo Iglesias, 49 Tel. (91) 534 09 96

DELTA LINE

DELTA MICS SPAIN, S.L.

MONTSERRAT, 17 B 08201 SARADELL, SPAIN

TEL. 93-727 50 66-93-727 40 82 93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

BMW 318i, 4 puertas, rojo, 1985, llantas. Estado nuevo. 1.500.000 ptas. Tel.: (96) 512 55 49.

BMW 735i, final 1986, negro diamante metalizado, ABS, aire, TRX, techo y elevalunas electricos, etc... 6 meses garantía total. Precio negociable. Tel.: (96) 512 55 49.

VW. escarabajo, transformado speedster, descapotable, 2 plazas Hofman tipo California, personalización exclusiva AB. diseño, llantas Hangels, perfil bajo, asientos Rallye Corbeau, rosa perlado metalizado, una joya, A-BU. Tel.: (96) 512 55 49.

BMW M3. Año 88. 22.000 km. Full. Tel.: 549 57 88.

MALAGA 1.5 GLX. Año 85. 550.000 ptas. Facilidades. Tel.: 549 64 71.

AUTOMATICO Mercedes 300E. Cuero.

CASTELLANA MOTOR LAS OCAIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. Miro Echavarría Corpas Martínez Paracoba



UNA OCAION DE AMIGO.

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

Neumáticos y accesorios para el automóvil

Turini

C. Calvet 73-75 T. 209.67.33 080021 Barcelona

C/ Santa María, 5 y 7 Tel. (972) 22.25.50 - Girona

Aire. Llantas. Tel.: 549 64 71.

IBIZA 1.2. Año 85. 53.000 km. Tel.: 549 57 88.

PORSCHE 924 S. M-KG. 66.000 km. Llantas. Tel.: 549 64 71.

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

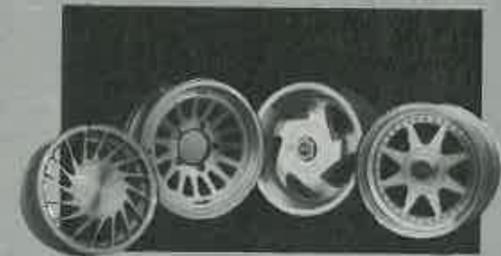
ALFA GTV 2.0. Año 82. 79.000 km. Muy cuidado. Tel.: 549 64 71.

BMW 633 CSI. Año 82. Cuero. Aire. 1.200.000 ptas. Tel.: 549 57 88.

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

jacsol

LLANTAS



Disponibles desde 5x13 hasta 10x17



KITS DE AERODINAMKA EXCLUSIVOS PARA: ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.

AVON



EL NEUMATICO DE ALTAS PRESTACIONES.
SERIES: 0,50 - 0,60 - 0,65 - 0,70

fischer



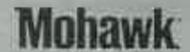
EL ACCESORIO IDEAL PARA GUARDAR Y PROTEGER SUS CASSETTES

Una extensa gama de modelos personalizados para vehículos de todas las marcas y de importación.



TR AUTO-COMPART

Nº 1 en accesorios



El neumático Americano 4x4

GABEL

Calidad y técnica Alemana



Importador para España: **jacsol** Vallèspr., 189-191 - Tel. (93) 490 19 28 Télex: 54318-JSAU-E Fax: (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA



Dos partes bien diferenciadas en la carrocería del prototipo creado por el italiano Alberto Palma.



Agresividad a raudales en un coche de formas duras.



Un color irreverente que destaca las formas del conjunto.



Suavidad es la palabra exacta para definir estas formas.



Expresividad y violencia en tonos rojos.



Simpatía a raudales para este proyecto del nipón Ikeda.



La idea de huevo ha marcado este proyecto japonés.



Compacto y manejable.



El dominio de la aerodinámica.

FUERA DE SERIE

DISEÑOS DE CALIFORNIA EN LA CRESTA DE LA OLA

Las marcas automovilísticas de primer plano, las marcas más preocupadas por la imagen, están abriendo centros de diseño en tierras californianas a marchas forzadas. Contemplar la inmensidad de unas playas magníficas, sentir las caricias en la piel de un sol suave y oír las notas cadenciosas de la música de los Beach Boys son sensaciones irrepetibles que se traducen en formas inéditas, en las formas especialísimas de los prototipos que nacen en el Art Center College de Pasadena, escuela que ha formado a diseñadores de la valía del genial Francisco Podadera. La libertad se respira en el ambiente y esa educación distendida da alas a las mentes más imaginativas.



L A propuesta que ha dado vida a los vehículos expuestos en estas páginas es tan simple como desafiante, se trataba de crear un automóvil capaz para cuatro pasajeros, con precio reducido y mantenimiento mínimo, un automóvil que pudiera construirse en la primera década del siglo XXI. General Motors y Yamaha, patrocinadores del concurso y adelantados en lo referente a la instalación de sus estudios de diseño en California, respaldaron todas las soluciones, incluso las soluciones más alocadas.

Las propuestas mostradas en estas páginas son un verdadero ejercicio de pasión, se trata, en cualquier caso, de máquinas repletas de emotividad, máquinas que dan

LA MOTO SIMPATICA



RUEDAS de dimensiones mínimas y suspensiones revolucionarias son las claves para entender la moto propuesta por Julián Farnon. Su creador está convencido de la eficacia del proyecto. El tono distinguido del conjunto se realza con la combinación de dos colores de prestigio, el negro y el verde vivo. El tamaño reducido de esta máquina de dos ruedas es la clave para explicar su agilidad en todos los terrenos.

respuestas cálidas y decididas, algo que podrían lograr muchos de los automóviles que se mueven ahora mismo por nuestras calles.

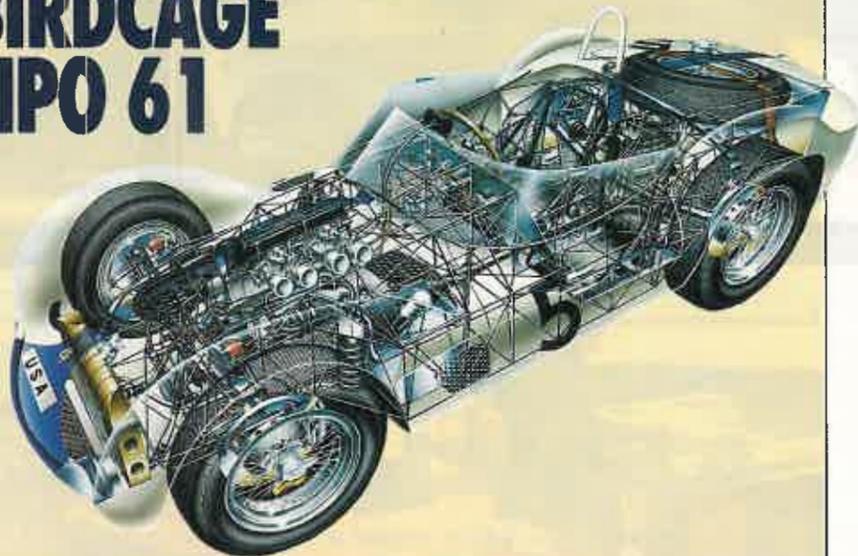
Los prototipos creados por los alumnos del último curso del Art Center College de Pasadena impresionan por el vanguardismo de sus rasgos, por su contundencia visual; formas y volúmenes que se traducen en sensaciones de primera categoría no sólo cuando se contempla la parte exterior, ya acabada, sino también al reparar los bocetos de los interiores, igual de originales.

Estos modelos definen con claridad el automóvil utilitario que llegará al mercado en el plazo de una década, un automóvil no sujeto a normas rígidas, más informal. La aproximación continúa al mundo animal: con rasgos metálicos tan tensos como los músculos de un felino, la referencia a las formas agresivas de un perro de pelea, o a las formas entrañables de un delfín y de una rana, muestran el camino a seguir por los estilistas actuales, poco proclives a «alegrías» de ese tipo, insensibles en la mayor parte de los casos al poder estético de las grandes superficies acristaladas o de los colores más chillones.

Los prototipos patrocinados por General Motors y Yamaha juegan también con los elementos futuristas aportados por películas de mucho impacto, por cintas del nivel de «Alien, el octavo pasajero». Los guiños de complicidad lanzados por los

EN EXCLUSIVA
PARA LOS LECTORES
DE MOTOR 16

LITOGRAFIA DEL MASERATI
BIRDCAGE
TIPO 61



Motor 16 ofrece en exclusiva a sus lectores la posibilidad de adquirir uno o varios ejemplares de una serie de litografías de la radiografía realizada por Antonio Eiras.

Impresas a cuatro colores, en papel couché semimate de doscientos cincuenta gramos, las litografías tienen unas medidas de 670 x 450 milímetros.

En total se ha realizado una serie de doscientos ejemplares, que han sido numerados y firmados por el autor. De esta manera, cada litografía se convierte en una obra de arte personalizada y única.

Si usted está interesado en la obtención de esta insuperable obra, rellene el cupón adjunto y envíelo a la siguiente dirección:

MOTOR 16
(Litografía Maserati)
Calle Hermanos García Noblejas, 41
28037 Madrid

Ruego me envíen ___ litografía(s) del Maserati Birdcage al precio de 5.000 pesetas cada una, incluidos gastos de envío.

Nombre y apellidos.....
Domicilio.....
Teléfono.....

Adjunto envío talón bancario a nombre de Carusa-Motor 16 por el importe correspondiente.

EL CAMINANTE

EL estilista americano Neville Page sueña al lado de su proyecto, un engendro mecánico que podría llamarse «El caminante». Para su desarrollo se basó en los robots aparecidos en una de las películas clave en la historia de la ciencia-ficción, en «Alien, el octavo pasajero». Es el vehículo ideal para lanzarse a la aventura en los terrenos más inhóspitos. «El caminante» supera todos los obstáculos.



maquetistas de Hollywood se han reflejado en unos artefactos con ruedas que combinan la rigidez de un robot con la funcionalidad de máquinas preparadas para moverse con soltura en todo tipo de terrenos, en los caminos camperos más agrestes y en los trayectos urbanos más congestionados.

Las dos diseñadoras del grupo, las jóvenes japonesas Lee Yu-Ying y Eriko Ino, han creado un vehículo específico para mujeres, un coche capaz de sustituir a los ciclomotores, siempre incómodos en climatologías hostiles. Unipersonales, baratos, de manejo sencillo, ideales para los recorridos urbanos más cortos y fáciles de aparcar ya que ocupan menos de una cuarta parte del espacio exigido por el automóvil más pequeño, son algunos de los datos distintivos de estos «microbios» ciudadanos dotados de puertas que suben y bajan como los cristales de una ventanilla.

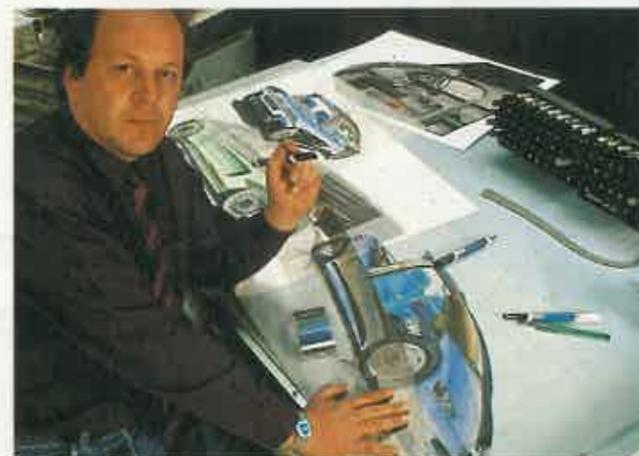
Los diseñadores que trabajan en California están en plenitud de facultades. Las pruebas saltan a la vista.

La vía inaugurada por los constructores americanos, los primeros que descubrieron la valía del «influjo californiano», está siendo seguida por los fabricantes japoneses, que mandan a sus proyectistas más brillantes a esas tierras de ensueño para que respiren ese aire creativo que tanta falta hace en el mundo del automóvil. ○

Angel Marco

DESAFIOS

El proyecto visto arriba es obra de dos diseñadoras niponas. Este vehículo está preparado para sustituir a los ciclomotores. El biplaza blanco sugiere velocidades elevadas y aceleraciones espectaculares.



MUNDIALES
DE VELA OLIMPICA

ESPAÑA EN BUENA FORMA

LAS tripulaciones del equipo preolímpico de la Real Federación Española de Vela han obtenido magníficos resultados en los Campeonatos del Mundo, disputados en el puerto holandés de Medemblik: un subcampeonato, un tercero y un quinto puesto en estas regatas, en tres de las cinco clases presentes son un buen bagaje, que extrapolado a la rega-



TERESA ZABEL-PATRICIA GUERRA
Décimas por una descalificación.

ta olímpica supondrían dos medallas de plata.

Pero quizás el resultado más prometededor ha sido el quinto puesto obtenido en la difícil clase Soling por la tripulación compuesta por Fernando León, el Príncipe Felipe y Alfredo Vázquez, frente a 70 competidores de más de una veintena de países.

Este puesto confirma la progresión de esta joven tripulación, que se ha impuesto a dos de los tres medallas de los pasados Juegos de Seúl. Nunca un barco español había obtenido un resultado parecido en esta clase, ante una flota tan compacta y numerosa.

En 470 Jordi Calafat y Kiko Sánchez Luna renovaron su subcampeonato del Mundo del pasado año y a punto estuvieron de adjudicarse el título.

En 470 femenino una descalificación privó del título a Teresa Zabel y Patricia Guerra. Nuria Boyer e Irene Martí, lograron el tercer puesto.

José Luis de la Viña



EL PRINCIPE EN SOLING

Con su tripulación, se han situado entre los mejores de la difícil clase Soling, el barco olímpico más grande.

A la derecha una salida de 470 en una prueba con viento.



MOTOS: GRAN PREMIO DE HUNGRÍA

NOS VEMOS EN AUSTRALIA

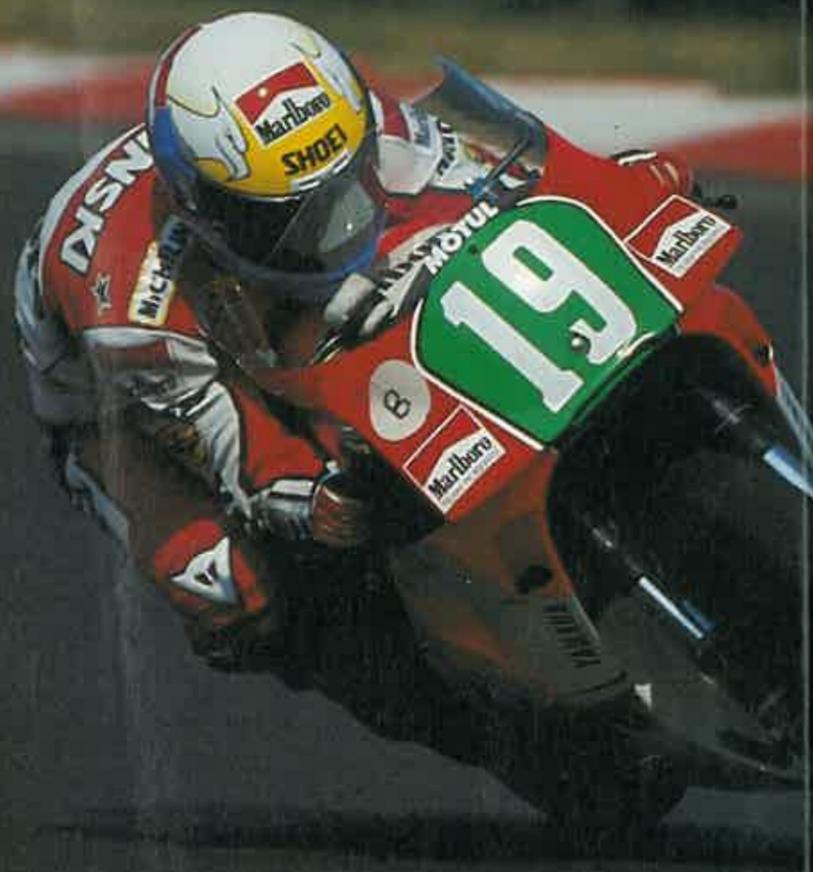
Carlos Cardús necesitaba un tercer y un segundo lugares en caso de sendas victorias consecutivas de John Kocinski en Hungría y Australia para coronarse Campeón del Mundo del cuarto de litro.

En Hungaroring se dio la más desfavorable de ambas hipótesis para nuestro hombre ya que fue tercero tras el americano y el germano Bradl. Así pues, en las Antípodas, el de Tiana precisa terminar tras el yanqui y muy especialmente segundo si aquél gana. La emoción está pues servida: «En Australia nos lo jugaremos todo a una carta» declaraban ambos desafiantes.

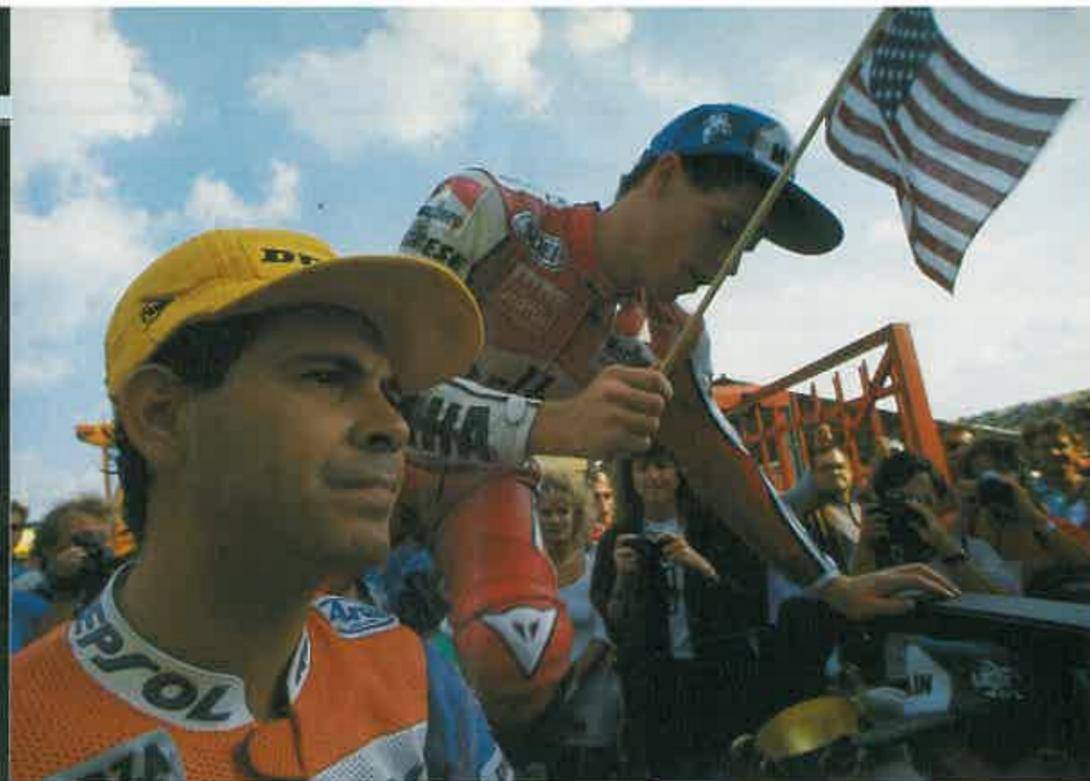
José Luis Aznar
Enviado especial

NO hubo explosión de júbilo cuando los tres primeros cruzaron bajo la bandera a cuadros. Kocinski ganó, que era lo que estaba obligado a hacer para mantener al máximo sus aspiraciones. Bradl, segundo, tampoco hacía expresivos alardes sabedor de que entrar por delante del español, si bien podía satisfacerlos a él y a su sponsor, era un resultado que no podía ser muy bien visto por Honda pese a que ésta no pueda -o quiera- dar órdenes de equipo. Carlos, por su parte, también estaba muy comedido y si algo ocultaba no era la alegría por seguir líder a pesar de haber perdido cinco puntos de ventaja, sino la rabia por ser tercero tras Bradl. El español fue directo al grano: «He salido mal y luego he tenido problemas de neumáticos que me han impedido seguir el ritmo de Kocinski y Bradl. Para ser segundo hubiese tenido que arriesgar más de lo que era conveniente y me he tenido que conformar con ser tercero. Evidentemente estoy decepcionado por no haber podido tener un mejor resultado» y cuando se le «pinchaba» un poquito más sobre la ayuda que podía esperar recibir de Bradl, con diplomacia y resignación decía: «Nuestras motos las pagan los patrocinadores, HB en el caso de Bradl y Repsol en el mío, por lo tanto no se puede decir nada...» Estas palabras no podían ocultar su clara decepción ante la flagrante falta de una táctica de equipo, pero luego seguía manifestando con una forzada sonrisa, casi más para convencerse a sí mismo e intentando levantar su moral que no para los periodistas: «Quedan veinte

SUPERIOR
El americano John Kocinski se destacó desde el primer momento y voló hacia su sexta victoria del año.



DECEPCION
Cuando se bajó de la moto, Cardús estaba enfadado: por la victoria del yanqui, por el segundo lugar de Bradl y por no haber sido más que tercero. Su carrera fue prudente: en Australia sabremos si no lo fue en exceso.



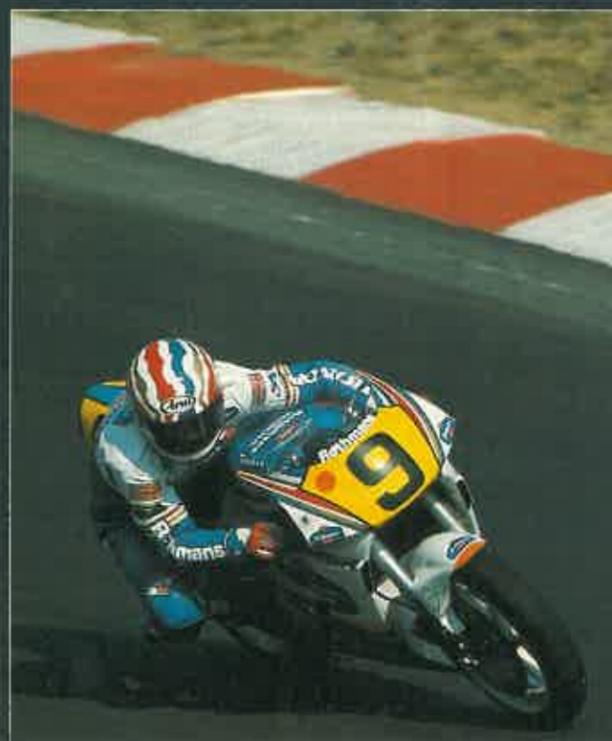
puntos en juego, será muy duro, pero esta misma semana me voy para Australia a entrenar». En Hungaroring Carlos hizo una buena carrera, pero parecía atezado por la responsabilidad que pesaba sobre él lo que le hizo ser conservador: en Australia veremos si se equivocó o no.

Kocinski era muy claro con respecto a las perspectivas de Australia: «Es una lástima que el título se decida en un circuito como éste, sólo de motor y con una larga recta» y seguía amenazando lanzando bravatas: «Cardús sabe que si fuese en un circuito de "verdad" no habría dudas en cuanto al resultado» como si Checoslovaquia o Suecia, escenarios en los que el español le batió claramente, no lo fuesen ni tampoco dice que Hungría era favorable, más favorable a su moto. Por si acaso, se comenta que el americano ha pedido a Yamaha que dejen una moto a algún piloto para que le eche una mano. Ese podría ser Garriga o incluso Rainey, pero todo parece indicar que la operación no se llevará a cabo y sólo podrá contar con Honma. Por su parte los de Honda también pueden dejar una máquina a algún australiano «volador» como es el caso de Beatie que normalmente corre en Japón.

La carrera en sí no tuvo historia por las tres primeras plazas que se estabilizaron desde el principio, pero sí la hubo por la cuarta con una preciosa lucha entre Crivillé, Cadalora y Sarron. Los dos de Yamaha lograron distanciar al de Honda y casi la mayor parte del tiempo con ventaja para Crivillé, pero en la última vuelta el italiano pasó al catalán: «Lo ha hecho en el viraje en el que me caí en los entrenamientos y allí no pasaba al límite. Si me hubiese jugado el podio habría arriesgado más, pero a fin de cuentas estoy contento por haber demostrado que estoy entre los mejores» decía satisfecho.

En el octavo de litro las cosas rodaron peor para nuestros colores. «Aspar» pasó un calvario ya que en los entrenamientos

LA PRIMERA
Michael Doohan obtuvo su primera victoria en Gran Premio. En Hungaroring fue el más fuerte de los hombres de la máxima cilindrada.



HUNGARORING DESDE EL BOX

El máximo responsable de Honda HRC, el Sr. Oguma, manifestó a este semanario que Honda ha cambiado su política y suministrará motores a JJ-Cobas para sus bastidores. Serán motores atandari. «JJ-Cobas es suficientemente fuerte como para prepararlos» apostilló. Los propulsores serán tanto de 125 como de 250 cc pero en el segundo caso «solo serán dos o tres aunque él quería más pero no podemos suministrarlos». En cuanto a la oficialidad de motores del cuarto de litro dijo «que eso es muy difícil por el momento en tanto que sólo los hacemos para

con una 500 no se puede ni acelerar, los bordillos son muy altos y hay guardarrail a la salida de muchas curvas; parece un circuito de motocross. Pero la culpa es nuestra porque primero vino Martin Wimmer y pidió unos arregios, luego Michael Doohan inspeccionó lo hecho y lo dio por bueno. Ahora no podemos quejarnos».

Pese a ello la carrera de 500 se redujo a una menor distancia de la exigida por el reglamento. Ello no se hizo con las restantes porque los títulos están en juego y los pilotos implicados podían reclamar.

La mala suerte no abandona a Alberto Puig que se rompió el brazo al probar un neumático delantero demasiado duro. La anécdota estuvo cuando en la Clínica Móvil el Doctor que lo atendía se mareó al pincharle. Siguiendo con caídas, es de destacar el lento actuar de los comisarios en los accidentes y la tardía llegada de las ambulancias ya que carecen de una vía paralela. Parece mentira que ello suceda en un circuito de construcción reciente.

Poquísimos espectadores, algo más de diez mil con lo que se iguala el récord de menor asistencia de la temporada con el registrado en Spa. Se da la circunstancia de que éstos han sido los dos únicos Grandes Premios gestionados por Bernie Ecclestone.

Nuestros pilotos de 125 no estuvieron muy afortunados. Sólo brillaron, con la excepción del puntito conseguido por Sánchez, en el warm-up de la mañana. Ahí, con la pista húmeda Miralles, Hernández y Sánchez fueron los tres más rápidos. En carrera Julián Miralles cayó en el primer giro y Hernández sigue lesionado con lo que bastante hizo con ser decimoséptimo.



nuestros motos».

Uno de los rumores más insistentes en el paddock se refería a Crivillé a quién le han ofrecido la posibilidad de formar un equipo apoyado por Marlboro con motos Aprilia y Martin Wimmer de compañero, aunque ambos junto a «Aspar» y otros han recibido sendas ofertas para pilotar las Suzuki oficiales de 250 cc. El de Seva sin embargo, prefiere una... Honda. Por su parte es muy probable que Cadalora no vaya con Kanemoto sino con Kenny Roberts con lo que éste tendría cuatro pilotos: Rainey y Lawson en 500 y Kocinski y el italiano en 250.

Antes de los entrenamientos los pilotos de 500 estuvieron a punto de no salir. Al final lo hicieron porque Sito Pons los convenció a pesar de que él también estaba en contra del circuito: «Si yo lo hubiese inspeccionado hoy estaríamos en la playa; hay unos pilares de un puente junto a la trazada, el asfalto está muy bacheado, es muy virado y



CON LOS GRANDES De nuevo un quinto puesto para Juan Garriga, pero esta vez todavía más valioso que el logrado en Checoslovaquia. El trabajo, duro y callado, da sus frutos.

La moto no corría y gripó el motor en cuatro ocasiones y pese a jugarse el tipo en los virajes no pudo ser más que sexto. En carrera arrancó bien, tercero, pero pronto iba perdiendo posiciones pese a pilotar al ciento por ciento. En la tercera, cuando era decimosegundo, el motor gripó por quinta vez en el fin de semana. Motor 16 fue el primero en hablar con el decepcionado «Aspar» cuando abandonaba la moto en el circuito y éste nos refirió lo del gripaje. Al apuntarle la posibilidad de haber parado voluntariamente, cosa comprensible, dado el bajo rendimiento de la moto, el de Alcira saltó fuera de sí interpretando que dudábamos de su honestidad cuando simplemente suponíamos que esta actitud podía ser lógica visto el vía crucis que sufría: «¿Cómo me voy a parar, cómo voy a hacerlo? Estaba pilotando al límite y jugándomelo todo. Yo no me paro y puedes comprobar que la moto está gripada» exclamó con la lógica exaltación del momento.

JUEGO DE EQUIPO

Los pilotos italianos lucharon en equipo para defenderse de Spaan y Prein y ayudar a Capirossi en sus pretensiones al título mundial del octavo de litro.

SIN CUARTEL

La lucha que por la cuarta plaza mantuvieron Crivillé, Sarion y Cadalora fue de lo mejor de la tarde. El de Seva fue quinto, pero realizó una carrera memorable.



La carrera fue de nuevo un mano a mano entre los pilotos italianos y con Prein y Spaan entre ellos. Romboni pronto abandonó mientras que Capirossi y Gresini, cuyos motores habían vuelto a las especificaciones de Inglaterra, volvían a los puestos de cabeza. El joven Capirossi logró unos metros decisivos en los últimos giros y se impuso ante Luethi, Casanova, Gresini, Spaan y Prein, con lo que en la tabla del Campeonato Prein tiene siete puntos de ventaja sobre el italiano y nueve sobre Spaan. Decimoquinto fue Antonio Sánchez que así lograba su primer punto en el Mundial y ello tras un duro batallar con Hernández y Taru Rinne: «Qué p...s tiene la niña» declaraba el mallorquín con sinceridad.

La mañana había amanecido lluviosa y los pilotos de 500 habían amenazado con no correr, pero al salir pronto el sol tuvieron que echar marcha atrás aunque a pesar de todo se empeñaron en dar cinco vueltas de reconocimiento para acabar de

decidirse. La carrera fue bastante aburrida puesto que si bien Rainey comenzó de líder, en el decimotercer giro fue adelantado por Doohan que ya había mostrado sus intenciones al ser el mejor en los entrenamientos. Rainey fue perdiendo terreno y debió abandonar por primera vez en la temporada aunque se justificaba con sinceridad: «Cinco vueltas después de que Doohan me pasase me quedé sin frenos». Así Doohan lograba su primera victoria en el Mundial mientras que le seguían unos prudentes Lawson, Schwantz y Gardner. Quinta plaza para Garriga, autor éste de una gran carrera puesto que comenando décimo y fue adelantando pilotos durante todo el tiempo, muy especialmente a Jean Philippe Ruggia y McKenzie y acabando muy cerca de Gardner: «Estoy encantado, estamos recogiendo el fruto de nuestro trabajo» declaraba. Por su parte, Sito Pons terminaba décimo quien manifestó que el cambio de su moto fallaba en ocasiones.



CLASIFICACIONES

125cc
1º L.Capirossi (Honda), 45'49"954; 2º H.Luethi (Honda) a 1"161; 3º B.Casanova (Honda) a 1"170; 4º F.Gresini (Honda) a 2"707; 5º H.Spaan (Honda) a 39"908; 17º M.Hernández (Honda) a 42"054.

250cc
1º J.Kocinski (Yamaha) 50'2" 170; 2º H.Bradl (Honda) a 3"986; 3º C.Cardús (Honda) a 14" 310; 4º L.Cadalora (Yamaha) a 19"929; 5º A.Crivillé (Yamaha) a 20"089.

500cc
1º M.Doohan (Honda) 49'14"920; 2º E.Lawson (Yamaha) a 25"442; 3º K.Schwantz (Suzuki) a 54"401; 4º W.Gardner (Honda) a 1'2"632; 5º J.Garriga (Yamaha) a 1'04"794... 10º S.Pons (Honda) a 1'39"945.

ASI VA EL CAMPEONATO

125cc
1º S.Prein, 169 puntos; 2º L.Capirossi, 162; 3º H.Spaan, 160; 4º D.Romboni, 115; 5º D.Raudies, 103; 6º «Aspar», 102... 14º J.Miralles, 41; 25º H.Torrontegui, 14; 37º A.Sánchez y J.Mariano, 1.

250cc
1º C.Cardús, 208 puntos; 2º J.Kocinski, 203; 3º L.Cadalora, 169; 4º H.Bradl, 133; 5º M.Wimmer, 118; 11º A.Crivillé, 66; 17º A.Puig, 32; 27º «Aspar», 8.

500cc
Campeón del Mundo: W.Rainey, 240 puntos; 2º K.Schwantz, 188; 3º M.Doohan, 162; 4º N.McKenzie, 129; 5º W.Gardner, 118; 6º J.Garriga, 111; 10º S.Pons, 67.

GRAN AUTO 16

AÑO II • NÚM. 16 • SEPTIEMBRE 1990 • 400 PTAS



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



EXCLUSIVA
Honda NSX RIVAL DEL FERRARI 348

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.



EN DIRECTO CON ALAIN PROST

TODOS EN EL AIRE

HA sido un verano muy difícil. Tras una serie de victorias que cuentan entre los mejores logros de mi carrera, me enfrenté a una racha mala: un gran premio desalentador en Alemania, con un cambio de neumáticos inadecuado y una elección de desarrollos de cambio poco acertada, obligaban al motor de mi coche a girar al límite de sobrerégimen. Abandoné en Hungría tras un bloqueo de la caja de cambios; y luego, el gran premio de Bélgica.

Todo comenzó el jueves, cuando el equipo Ferrari publicó un comunicado anunciando que yo estaba a punto de firmar mi contrato para el 91, lo que nadie ponía en duda. Pero las preguntas surgie-

ron todo y lo intenté tanto el viernes por la tarde como el sábado por la mañana, pero la experiencia me demuestra que también hay que contar un poco con la suerte. Me esforcé al máximo pero no pude hacer mejor tiempo que el tercero. Senna, que no había encontrado unos neumáticos buenos durante toda la clasificación, encontró un juego perfecto en el momento que más los necesitaba. Hablando de neumáticos en lo que concierne a los de carrera, hemos hablado mucho de esto durante el fin de semana. Ferrari traía en sus camiones neumáticos de la «configuración vieja», que se adaptan mejor al Ferrari, mejor que los de «configuración nueva» que ahora mismo está proporcionando Goodyear. Cesare Fiorio intentó

La gente no lo entendió y pienso que a algunos de mis colegas les faltó clarividencia en esta ocasión.

EN resumen la tercera salida fue la correcta y yo me encontré detrás de los dos McLaren. Es en realidad durante las primeras vueltas cuando se juega la carrera. Especialmente en esta pista. Me fue muy difícil mantenerme en la estela de otro coche. El Ferrari tiene un comportamiento muy delicado cuando hay turbulencias aerodinámicas y eso hace que los neumáticos se degraden muy rápidamente. Necesité nada menos que trece vueltas para superar a Berger, y tras el cambio de neumáticos (exactamente a mitad de carrera), otras cuatro para alcanzar a Nannini.

Por si fuera poco, perdí algún tiempo en superar a algunos rezagados, ya que coincidí tras ellos en la parte vieja del circuito. Al contrario de todo lo que se pueda decir o pensar no estaba en absoluto decepcionado. Por dos razones. Primero, porque el Ferrari demostró toda su competitividad, como lo demuestra la mejor carrera que jamás haya hecho. En segundo lugar por la seguridad con la que realicé esta carrera, en una pista muy difícil.

Faltan cinco grandes Premios y si los McLaren ganan en Monza, donde la pista es buena para los motores Honda, Estoril, Jerez, Suzuka y Adelaída nos son favorables. Por lo tanto, hice en Francorchamps lo que convenía hacer.

Alain Prost

Marlboro



N. de la R. Durante los entrenamientos privados para el Gran Premio de Italia, Prost ha sufrido un serio accidente en la curva de Lesmo del circuito de Monza, al golpear violentamente contra el guardarraíl por quedarse el acelerador bloqueado. Alain sufre una ligera contractura muscular alrededor de las vértebras cervicales y una contusión en la clavícula. Prost, que no debe tener problemas para correr en Monza, realizó en esos entrenamientos un tiempo de 1'25"58 mientras que Ayrton Senna hizo 1'24"20.



LA SUERTE INTERVIENE EN LOS ENTRENAMIENTOS

Además de contar con un buen coche y los mejores neumáticos, para obtener un buen tiempo de entrenamientos hay que contar con algo de suerte. Prost no la tuvo en Bélgica.

ron inmediatamente: ¿Quién iba a ser mi compañero? Lo único que yo sabía en ese momento es que la elección del piloto iba a realizarse por el acuerdo de todos los miembros de Fiat y Ferrari. Después me arriesgué a hacer el pronóstico con Jean Alesi y Pierluigi Martini como máximos candidatos, por delante de Ivan Capelli.

Quedaban cosas urgentes por hacer. Particularmente los reglajes para esta compleja pero magnífica pista de Francorchamps. Fue más fácil de lo que esperaba y al finalizar la primera hora de entrenamientos comprobé que el chasis iba muy bien, al menos con los depósitos llenos.

Quedaba por pasar las clasificaciones. Estaba dispuesto a jugarle el todo por el

convencer al fabricante de que los viejos neumáticos iban mejor, pero todos nuestros competidores montaron un buen alboroto, en nombre del pacto entre caballeros que nos obliga a elegir entre lo que hay, sin pedir fabricaciones especiales. En consecuencia, para la carrera me tuve que contentar con unos neumáticos menos eficaces, pero eso no me preocupaba. Al contrario, durante el «warm-up» logré un gran tiempo con el muleto, que luego mejoré con el coche de carreras. Estaba pues listo para atacar detrás de los dos McLaren-Honda.

Como ustedes ya saben, hubo tres salidas. Fue curioso, porque esa mañana, durante la sesión de instrucciones, el presidente Balestre fue tajante a la hora de pedir a los pilotos que fuesen prudentes.

DONINGTON SPORT PROTOTIPOS

MERCEDES, DUENO DEL MUNDO

Era tan sólo cuestión de tiempo el hecho de que Mercedes se coronase campeón del mundo de Marcas en el Mundial de Sport Prototipos, y ha sido precisamente en Donington, en casa de sus peores enemigos, los Jaguar, donde lo ha conseguido. Aún faltan dos pruebas para que termine la temporada, pero los Mercedes han demostrado, en todo momento, estar muy por encima de sus rivales, que parecían correr en una categoría aparte.

Manuel Doménech

Enviado especial

DABA la impresión de que los Jaguar querían vengarse de los Mercedes en su terreno, o por lo menos así lo pensaban los más optimistas, pero los plateados coches de Stuttgart no han dado opción a nadie y han aprovechado la ocasión para proclamarse campeones del mundo mientras los coches ingleses acababan con una deshonrosa descalificación. Ahora, tan sólo queda por saber quién o quienes serán campeones del mundo de pilotos, bien Schlessler y Baldi, o bien Mass que, sin embargo, no parece que lo tenga fácil en las dos pruebas que quedan; que tan sólo tendrán el atractivo del debut del esperado Peugeot 905.

El dominio Mercedes en el bonito, y por una vez soleado, trazado de Donington Park, se fraguó desde los primeros entrenamientos libres, aunque sus responsables no se mostraron satisfechos de su actuación hasta que, a muy pocos minutos del final de la segunda sesión oficial, su piloto italiano, Mauro Baldi, lograba bajar de 1.17 logrando, al mismo tiempo, bajar el récord del circuito en más de dos segundos. Como es lógico, ocuparon la primera línea de parrilla de cara a la carrera, seguido en la segunda por el rapidísimo Toyota de Lees y Watson que precedía al primero de los Jaguar, equipo que ya manifestaba su imposibilidad de batir a los alemanes. La tercera era para los Nissan, muy brillantes en entrenamientos, que a su vez adelantaban al segundo Jaguar. Jesús Pareja, el único español presente, se situó en décima línea con la ilusión puesta en la carrera.

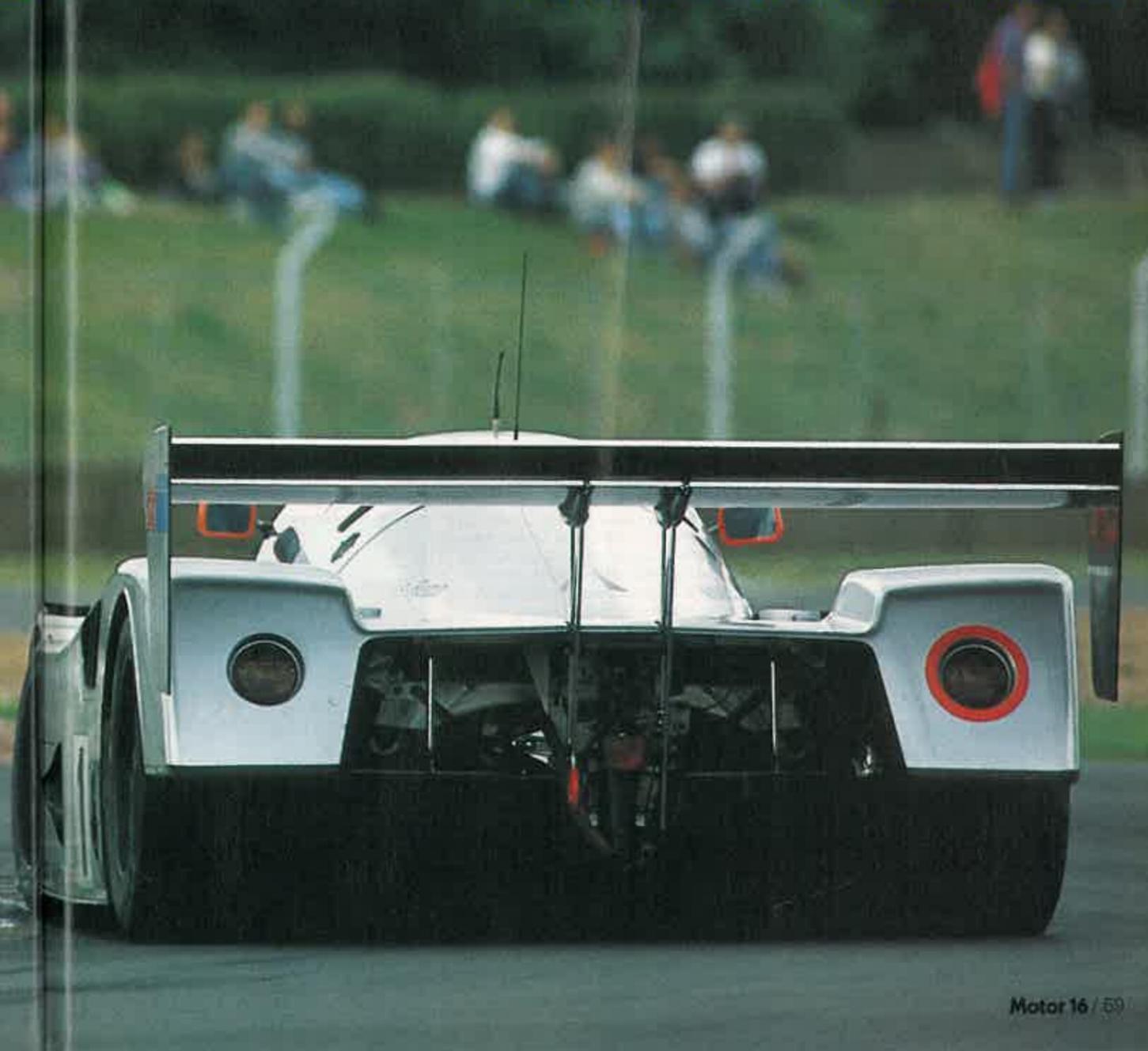
Aunque el mejor tiempo en el «warm up» era para Jaguar, nadie pensaba en el milagro, y así, al darse la salida, los Mercedes salían en tromba perseguidos por el Nissan de Bailey, que adelantaba al segundo Mercedes en la primera vuelta. Por detrás de este curioso trío, el Jaguar de Brundle se las veía con el Toyota de Lees, mientras que algo más atrás un segundo grupo era capitaneado por el Jaguar de Lammers, acosado por el segundo Nissan y los sorprendentes Spice. Entre los Porsche, una vez más era el argentino Larrauri el mejor en los primeros compases de la prueba, seguido de los Joest. Pareja se situaba en decimoséptima posición.

El ritmo del Nissan no duraba mucho, y en la cuarta vuelta Jochen Mass recuperaba la segunda posición mientras que el Jaguar de Brundle atacaba al japonés mientras el Toyota quedaba más descolgado y los Spice recuperaban posiciones rápidamente. Hasta el primer repostaje la carrera resultaba divertida si dejamos de lado a los Mercedes, cuya ventaja era notoria, pero tras él, el Jaguar de Brundle se situaba en segunda posición y en el equipo inglés decidían mantener a su piloto en detrimento de Ferté, para intentar descolgar al joven de Mercedes, Frentzen,



SEIS DE SIETE... Y FALTAN DOS

El Sauber Mercedes C11 se ha proclamado campeón del mundo sin enterarse. Bien construido y mejor pilotado sólo fue ganado por Jaguar en Silverstone.



cosa que, sin embargo, no consiguió. Y no sólo eso, sino que pronto se vio sorprendido por el pequeño Spice de Euser y Harvey. La segunda parte de la prueba, con las posiciones bastante definidas, auguraban un final monótono, pero las cosas se complicaron. Ya desde mucho antes, el Mercedes de Schlessler soltaba un humo preocupante por los escapes del lado izquierdo, humo que inundaba el habitáculo en todo momento. Sin embargo, a pesar de la preocupación reinante en el box de Mercedes, su coche seguía humeando pero no bajaba el ritmo ni perdía tiempo. El segundo Mercedes, conducido por Frentzen tuvo una salida de pista para evitar a un grupo de Porsche y perdía 16 segundos, con lo que el Jaguar de Brundle se le acercaba, pero una cosa y la otra no tuvieron importancia, pues todo volvió a su cauce en poco tiempo.

Las últimas vueltas resultaron movidas para muchos equipos por culpa de la gasolina. Los rapidísimos Toyota acabaron quedándose sin el preciado combustible sin lograr cruzar la meta, mientras que el Nissan de Bailey y el Porsche de Wollek corren mejor suerte al poder llegar a atravesarla. Por su parte, Larrauri, muy brillante siempre, tuvo el mismo problema y tuvo que dar la última vuelta a muy bajo ritmo. Su tiempo no fue suficiente, al ser superior al 130 por ciento del tiempo del primer clasificado, y así, acababa fuera de la clasificación cuando podía haber sido octavo.

La actuación de Jesús Pareja resultó bastante movida al final. Si al principio mantuvo un ritmo correcto a pesar de disponer de una suspensión poco adaptada al trazado, a pocas vueltas de la conclusión, tras tocarse con otro coche, debió entrar en boxes para asegurar el capó delantero. Al no hacer la parada correctamente fue obligado a parar 30 segundos como casti-



SALIDA Y META

Los Mercedes, como siempre, salieron de maravilla, aunque el Nissan de Bailey, agazapado, pasó en segunda posición por meta por delante del segundo coche alemán. Los Jaguar querían ganar en su casa, pero lo único que lograron fue una descalificación por hacer trampa con la cantidad de gasolina permitida. Una actuación, en fin, lamentable.



BENEFICIADOS

Los Nissan hicieron una gran carrera. De hecho, en las primeras vueltas, Bailey superó al Mercedes de Jochen Mass. Los Spice, por su parte, lucharon de tú a tú con los Jaguar, favoritos a priori. Al final, con la descalificación de los coches ingleses, coparon, tanto Nissan como Spice las cuatro posiciones en los puntos que dejaron libres los Mercedes.



CARRERA ACCIDENTADA

Jesús Pareja tuvo una actuación muy movida. Al final acabó decimocuarto.

go y, al volver a la pista se tocaba con el Spice de Giacomelli; aunque esta vez sin daños. Las últimas vueltas las dio a muy bajo ritmo por culpa del consumo y sólo pudo ser decimocuarto.

Los Mercedes habían ganado de nuevo. El Jaguar de Brundle había sido tercero por delante del Spice de Harvey y Euser, pero no se había acabado todo. El equipo Spice interponía una reclamación contra Jaguar por irregularidades en los repostajes y la clasificación quedaba pendiente de la decisión de los comisarios. Y esa decisión no fue otra que la desclasificación de los dos Jaguar, al estimarse que el conducido por Brundle había dispuesto de un litro más de lo permitido y el de Ferté de 0,8 litros más. Así pues, si los Jaguar eran favoritos a priori, acababan la prueba con una ignominiosa descalificación puesto que, a pesar de hacer trampa, no pudieron ni acercarse a los Mercedes. Con tal decisión, entraba entre los seis primeros el segundo Nissan, que completaba así una actuación muy regular y discreta del equipo japonés, pero muy efectiva. El tercer puesto lo heredó, muy meritoriamente, el Spice de Harvey. ○

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|---|---|
| 2. Mass-Frentzen
(Saubert Mercedes C11)
1 18 157 | 1. Schlessler-Baldi
(Saubert Mercedes C11)
1 16 952 |
| 3. Brundle
(Jaguar XJR 11)
1 19 563 | 37. Lees-Watson
(Toyota 90C-V)
1 19 432 |
| 23. Bailey-Blundell
(Nissan R 90 CK)
1 19 832 | 24. Acheson-Brancatelli
(Nissan R 90 CK)
1 19 709 |
| 8. Palmer-Bartels
(Porsche Joest 962)
1 20 021 | 4. Lammers-Wallace
(Jaguar XJR 11)
1 19 840 |
| 36. Dumfries-Ravaglia
(Toyota 90C-V)
1 20 545 | 7. Wollek-Jelinski
(Porsche Joest 962)
1 20 282 |
| 21. Giacomelli-Vd.Poele
(Spice Ford SE 90 C)
1 21 192 | 15. Larrauri-Huysman
(Porsche Brun 962)
1 20 783 |
| 10. Schneider-Vd.Merwe
(Porsche Kriemeier 962)
1 22 296 | 22. Harvey-Euser
(Spice Ford SE 90 C)
1 21 526 |
| 11. Olofsson-Reid
(Porsche Kriemeier 962)
1 22 738 | 13. Fabre-Trollé
(Cougar Porsche C 24 S)
1 22 479 |
| 9. Pescarolo-Winter
(Porsche Joest 962)
1 23 140 | 26. Grohs
(Porsche Obermaier 962)
1 22 539 |
| 17. Santal
(Porsche Brun 962)
1 23 820 | 16. Pareja-Brun
(Porsche Brun 962)
1 23 395 |
| 32. Konrad-Toivonen
(Porsche Konrad 962)
1 24 686 | 14. Reuter-Andskar
(Porsche Lloyd 962)
1 24 068 |
| 28. Eloy-Adams
(Spice Cosworth SE 89 C)
1 25 278 | 12. Trollé*
(Cougar Porsche C 24 S)
1 24 997 |
| 29. Stirling-Thurber
(Spice Cosworth SE 89 C)
1 25 922 | 30. Gabbiani-Nurminen
(Spice Cosworth SE 89 C)
1 25 611 |

Etc., hasta 32 clasificados. Los pilotos citados en primer lugar tomaron la salida. El Cougar número 12 no tomó la salida de la prueba.

CLASIFICACION FINAL

1º. Schlessler-Baldi (Saubert Mercedes C 11), 120 vueltas en 2 h 53 40 92, a un promedio de 173,25 km/h. 2º. Mass-Frentzen (Saubert Mercedes C 11), a 1'22"22. 3º. Harvey-Euser (Spice Ford SE 90 C), a 3 vueltas. 4º. Acheson-Brancatelli (Nissan R 90 CK), a 3 vueltas. 5º. Giacomelli-Van de Poele (Spice Ford SE 90 C), a 3 vueltas. 6º. Bailey-Blundell (Nissan R 90 CK), a 3 vueltas. 7º. Wollek-Jelinski (Porsche Joest 962), a 4 vueltas. 8º. Olofsson-Reid (Cougar Porsche C 24 S), a 4 vueltas. 9º. Schneider-Van der Merwe (Porsche Kriemeier 962), a 5 vueltas. 10º. Palmer-Bartels (Porsche Joest 962), a 5 vueltas. 14º. Pareja-Brun (Porsche Brun 962), a 7 vueltas. Hasta 20 clasificados. Vuelta rápida: Schlessler (Mercedes), en 1 23 60, a 173,25 km/h de media.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º J. L. Schlessler y M. Baldi, 45 puntos. 2º J. Mass, 39 3º K. Wendlinger, 21. 4º J. Lammers y A. Wallace, 21. 5º M. Brundle, 19. 6º M. Schumacher, 12. 7º A. Ferté, 10. 8º J. Bailey, 9. 9º F. Véléz, T. Harvey y K. Acheson, 7. 10º M. Blundell, 7. 11º K.H. Frentzen, 6. 12º B. Giacomelli, 6. 13º B. Wollek y F. Jelinski, 6.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE EQUIPOS

1º Saubert Mercedes, 54 puntos. 2º Silk Cut Jaguar Team, 26. 3º Nissan Motorsport, 17. 4º Spice Engineering, 13. 5º Porsche Joest, 6. 6º Porsche Kriemeier, 4. 7º Porsche Brun, 4. 8º Toyota Team Tom's, 3. 9º Porsche Lloyd, 1.

DONINGTON EN BREVE

EL QUEROSENO de los aviones que salen del vecino aeropuerto de East Midlands provocó, según Mercedes, que sus coches no bajaran a 1.16 en entrenamientos aunque los estudios telemétricos sí confirmaban esa posibilidad. Al final, Mauro Baldi, lo logró, por muy poco, el sábado y el staff Mercedes pudo respirar tranquilo y su organización demostró una gran eficacia una vez más.

JEAN MARIE BALESTRE acudió a Donington para dar una de sus pesadas conferencias de prensa. En esta ocasión se trató de dar a conocer ciertos cambios en la reglamentación recientemente aprobada. Los puntos más importantes fueron los siguientes: las diez primeras posiciones en las parrillas de salida del campeonato 1991 estarán destinadas a los coches con motor atmosférico sin necesidad de que sean constructores. El día 9 de octubre se dará a conocer,

completa, la nueva reglamentación para el año que viene. El 15 de octubre aparecerá el calendario de la temporada 1991. Por último, la FISA redefinirá la figura del «constructor», figura que, en el anuario de la Federación Internacional aparece como «todo aquel que haya fabricado un coche de competición, que más tarde haya pasado la homologación por parte de la FISA».

VICENTE AGUILERA, director del Centro Técnico de Seat en Martorell y encargado de desarrollo en la firma automovilística, estuvo en Donington interesándose por la categoría, en la que vio futuro... En Volkswagen tienen el motor W 12 Neotech y, quién sabe, igual Seat podría apadrinar ese motor, u otro, en el futuro Campeonato Sport.

SPICE ha formado sociedad con Lamborghini para hacer correr sus



coches, en 1991 con el motor de 12 cilindros de la marca italiana. El patrocinio de esta nueva sociedad correrá a cargo de una empresa inmobiliaria japonesa que responde al nombre ASK. Bruno Giacomelli será el encargado de la puesta a punto del nuevo coche. Es una lástima que para este proyecto no cuenten con Véléz.

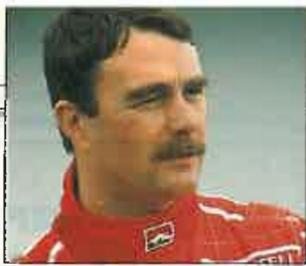


CARRETERAS EN OBRAS

- 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



LO QUE HAY QUE VER

NIGEL MANSELL DESDE MONZA

ESTADIO-2 realizará conexiones con el circuito de Monza, donde recogerá las opiniones de Nigel Mansell, previas a la carrera. Anteriormente ofrecerá un resumen del Gran Premio de Hungría de Motociclismo, celebrado el pasado fin de semana.

TVE-2. Sábado 8 a las 18:30

ALBACETE EN VIVO

DOMINGO Deporte estará presente en el circuito de Albacete, desde donde emitirá en directo la prueba de 125 c.c. y Superbikes. Seguidamente veremos el Mundial de Fórmula 1. Eurosport también brindará a esta prueba su habitual cobertura, con entrevistas a los principales protagonistas.

TVE-2. Domingo 9, a partir de las 12:00. Eurosport, a las 13:30



PIEZA UNICA

El artista británico, Alan Fearnley ha realizado dos ediciones limitadas, de quinientas litografías cada una, en homenaje al cinco veces campeón del mundo, Juan Manuel Fangio. La primera de ellas, conmemora el 40 aniversario de la primera victoria del piloto argentino en el Gran Premio de Mónaco de 1950 a los mandos del Alfa Romeo 158

La segunda, recoge un momento de la actuación de Fangio en la que fuera la prueba más ardua de su carrera, el Gran Premio de Argentina de 1955 con el Mercedes W196. Cada una de las litografías ha sido firmada y numerada por el autor y el propio Fangio

Pedir a Grand Prix Sportique, Inglaterra Tel. 666-503776, Fax 666-504386
 Precio: 65.000 pesetas

DEPORTE

RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS

El domingo 9 de septiembre tendremos: Mundial de Fórmula 1 en Monza, Italia, Campeonato de España de Fórmula Ford en Estoril, Rallye Principe de Asturias, del Campeonato de España de Asfalto y de Autocross en Llubí, Mallorca. Del 11 al 14 de septiembre se disputará en Inglaterra, el Rallye de Manx, prueba puntuable para el Campeonato Europeo.

MOTOS EN ALBACETE

El circuito de Albacete será el escenario el próximo día 9 de la prueba puntuable para el Campeonato de España de Velocidad de 125 c.c. y Superbikes, mientras que en Sevilla tendremos Stadium Cross. Ese mismo día, se disputará en Suiza la última convocatoria del Mundial de Trial.

CONCENTRACIONES

COCHES Y MOTOS DE EPOCA

DURANTE los días 8 y 9 de septiembre, la Asociación de Amigos de Motos Antiguas de Valdepeñas ha convocado a todos sus seguidores, para llevar a cabo una concentración y exposición de motos, todas ellas de indudable valor histórico. Por otra parte, la Asociación Aragonesa de Vehículos Históricos, desarrollará ese mismo fin de semana, el II Rallye Ruta del Maestrazgo para coches antiguos..

DE PELICULA

SEIS DIAS DE ENDURO

VIDEO Racing, recopila durante sesenta minutos las imágenes más espectaculares de la prueba reina de Enduro. Seis días internacionales en los que anualmente se dan cita lo mejores pilotos del mundo de esta especialidad. Un homenaje a una disciplina poco difundida, si bien enormemente atractiva para el espectador aficionado.

Precio: 3.995 pesetas
 De venta en: grandes almacenes



TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPESA
 Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
 Tel. (91) 742 12 13

ADA
 Tel. (900) 10 08 99

AHSA
 Tel. (91) 441 71 17

DYA
 Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
 Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
 Tel. (91) 441 33 44

RACE
 Tel. (91) 593 33 33

RACC
 Tel. (93) 200 07 55

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

Coordina Lourdes Bravo



DROGARSE... ¡ESTÁ PASADO DE MODA!
 ANA OBREGÓN.

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

EN CITROËN

*Usado, con garantía
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

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

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

Garantía hasta 2 años.

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

Servicio Citroën 24 Horas.

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

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN



Vehículos de ocasión. Coches de primera.

FIAT A PRUEBA



GAMA TEMPRA

Motor 16

8 de septiembre de 1990 • Num.359 • 300 plas.

SUPER CABRIOS



**BMW 850 i
FERRARI
512 i**



**EL
"PLAN FELIPE"
EN MARCHA**
PRIORIDAD PARA
LOS ACCESOS
A MADRID,
BARCELONA
Y SEVILLA

MONOVOLUMEN

**LA
MODA
QUE
VIENE**



G.P. DE HUNGRIA DE MOTOCICLISMO

