

**ESPECIAL
NOVEDADES**

VW GOLF GT CONTRA KADETT GLS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

4 de noviembre 1985

Núm. 106 • 200 ptas.

VOLVO ATACA

**Ahora
el 480 con
tracción
delantera**



- Ford Fiesta 87**
- Peugeot 105**
- Fiat Topolino**
- Rover 600**
- Toyota Supra**

PRIMERA PRUEBA DEL INNOCENTI MINITRE

STS 4x4

SUPER TRACTION SYSTEM



CABRESTANTE DELANTERO
Equilibra la posición del centro de gravedad y evita el vuelco en subidas muy empinadas.

ARGILLA DE ENGANCHE
Adaptada a la conducción todo-terreno, para la conexión al remolque.

NEUMATICOS «OFF-ROAD»
Moldados en material de formulación especial y con dibujo de gran agarre, que permite una adherencia total en cualquier terreno.

TRENCILLAS
De hilo de cobre trenzado, de alta conductividad y elevada elasticidad.

BRAZO BASCULANTE
Por la posición del acoplamiento del brazo al chasis, su longitud y el muelle en el eje de giro, mantiene la direccionalidad del vehículo y asegura la toma de contacto, aunque el coche se levante al salvar obstáculos.

MANDO MANUAL
Con palanca de inversión de marcha.

TRACCIÓN TOTAL
Transmisión de fuerza a las 4 ruedas, de alta reducción por tornillo sin fin indicada para la conducción todo-terreno.

ARTICULACIÓN
Giroscópica que asegura el contacto de las trencillas cualquiera que sea la posición del coche.

ESTABILIZADORES
Mantienen la horizontalidad de la guía en las situaciones extremas por las que pasa el vehículo.

BARRA DE SEGURIDAD
Para la protección del piloto en caso de vuelcos accidentales.

Ref. 2200 JEEP CJ5

Ref. 2201 MERCEDES 280.GE

La nueva emoción

by **SCALEXTRIC**

Como puedes comprobar por las características de los vehículos «off-road», STS te ofrece la máquina ideal para demostrar tu pericia en esta espectacular especialidad del motor. Y, por supuesto, los tramos y accesorios necesarios para montar auténticos circuitos de «todo terreno».



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: César Pontvianne.
Editor: Romualdo de Toledo.
Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.
Director: Félix Lázaro.
Redactor jefe: Alberto Mallo.
Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Cornuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Diego Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.
Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Albaladejo y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.
Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Obliher. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Villa (Náutica).
Director de Publicidad: José Carlos de Santiago. Subdirector de Publicidad: Julio José Benito. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.º puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.
Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.
Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.
Director gerente: José Luis Virumbrales.
Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 myre e.
Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresora: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cerviá, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.
Es una publicación del GRUPO 16.
Director de Publicidad: Balbino Fraga.
MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
COPYRIGHT 1985. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
6	LO ULTIMO Volvo 480
14	Rover 600
17	Toyota Supra
19	ECONOMIA G. M., más cerca de Enasa
23	MERCADO Ofertas de la semana
24	Precios de coches nuevos
26	Precios de coches usados
27	Precios motos



31 A FONDO Innocenti Minitre SE



38 FRENTE A FRENTE VW Golf GT contra Opel Kadett GLS

44 Ford Scorpio automático/manual

48 COMPRAR Y VENDER

54 CUENTENOS SU CASO

55 OCIO Equilibristas de cuatro ruedas

59 MOTOS Suzuki GSX-R-750

64 FUERA DE SERIE

67 DEPORTE Rallye de Cataluña



69 DEPORTE Fórmula 3 en el Paul Ricard

72 A todo gas

74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

La subida

LOS fabricantes de automóviles nos han sorprendido con una subida de precios un tanto inesperada. Después del incremento que se produjo antes del verano, parecía lógico esperar una estabilidad hasta por lo menos el mes de enero, en que, tras aplicar el IVA, se procediera al reajuste de precios correspondiente, una vez hechas las cuentas exactas sobre lo que representa la aplicación de este nuevo impuesto en sustitución del impuesto en cascada.

Sin embargo, los fabricantes han preferido aumentar sus precios ahora, incluso antes de que la Administración publique el reglamento, curándose en salud por lo que pueda pasar a partir del primero de enero del año que viene.

La aplicación del IVA va a suponer un aumento de precios de entre un 2 a un 4 por 100, sin contar con que en los primeros meses los coches, como los demás productos manufacturados, van a estar sometidos a la doble fiscalidad de haber pagado el ITE (Impuesto de Tráfico de Empresas) actual y posteriormente el IVA. Sólo a partir del tercer o cuarto mes, comenzará a regularizarse el nuevo impuesto y se devolverá una parte de esos ITE pagados además del IVA. Pero hasta entonces puede haber unos momentos difíciles para fabricantes y concesionarios, que se podrían agravar con una subida de precios en esas fechas. Y es que el usuario, por más que la prensa especializada se ha cansado de advertir que no habrá gangas

con nuestra entrada en el Mercado Común (Motor 16 dedicó su número 77 a este tema) espera poder encontrar ventajas económicas a la hora de comprar un coche. Esto es lo que ha impulsado a los fabricantes a una nueva subida de precios, habitual en estas épocas, pero que en esta ocasión es superior al aumento de costes que pueda haber habido desde el verano hasta ahora. De común acuerdo, han preferido correr el riesgo comercial de esta subida importante y quedar a cubierto de cualquier sorpresa que el reglamento del IVA —todavía sin aparecer— les pueda deparar. Y eso sin defraudar a los más ingenuos de los usuarios.





Bocinazos

¿Los utilitarios tendrán una fiscalidad igual a la de los yates, las joyas y otros artículos de lujo?

¿Por qué la Federación Española de Automovilismo no se «moja» de una vez en el casi cómico asunto del Gran Premio de Fórmula 1, que está enfrentado a dos ciudades, como si no hubiera una autoridad deportiva?

¿Cuándo dejarán los automovilistas españoles de comprar autorradios robadas, fomentando de este modo la delincuencia y desvalijamiento de los coches aparcados?

¿Hasta cuándo los peque-

¿Cuándo los políticos gestores dejarán de acumular todas las obras públicas para el último año de la legislatura, en el momento que se acercan las elecciones?

¿Quién sacará beneficio de los abusivos precios de los «bocatas» y refrescos que se venden en el circuito del Jarama, como si en vez de ser chiringuitos fueran restaurantes de gran lujo?

¿Por qué las Policías locales dejan circular impunemente a los ciclomotores con dos personas, que además de estar prohibido, supone un serio peligro para el resto de los vehículos y sus ocupantes?

PRECIOS

LOS COCHES, MAS CAROS

Los fabricantes nacionales de automóviles están procediendo estos días a un ajuste al alza de sus precios, en torno a un 4-5 por 100. El primero en elevar sus precios ha sido Renault, el pasado día 24, con una subida media del 4 por 100. A punto de cerrar esta edición ya se anunciaba un incremento antes de final de mes por parte de Peugeot-Talbot y Ford España; General Motors aún no había fijado fecha, pero es inminente, y Seat y Citroën tenían prevista la subida a primeros de noviembre. Por otra parte, la nueva gama del Peugeot 505 ya ha visto incrementado su precio en torno a un 5,6 por 100. La anterior subida de precios se produjo poco antes del verano y en porcentajes similares.

CEE

LIBRE ALQUILER DE CAMIONES

Hasta el momento actual, el alquiler de vehículos industriales está prohibido por la legislación española, salvo pequeñas excepciones, como son la de los vehículos ligeros. Pero una novedad que va a introducir nuestra integración en la Comunidad Económica Europea es la plena libertad para realizar el alquiler en todo tipo de vehículos. Lógicamente, serán los vehículos pesados los que van a salir más favorecidos y el sector del transporte con él.

LILIPUT

UN MINI MINI

El sueño de muchos automovilistas, tener un pequeño coche capaz de pasar por cualquier sitio para dejar atrás los molestos embotellamientos, lo ha hecho realidad un inglés «loco» amante de los coches. Andy



Saunders necesitó ocho meses y 1.500 libras esterlinas —unas 345.000 pesetas— para convertir su viejo Austin de 1963 en el Mini «Haha», un minúsculo vehículo no apto para los conductores que padecen claustrofobia, pero que puede ser la solución del futuro.

TRAFICO

SEÑALES CON ENERGIA SOLAR

A la Dirección General de Tráfico no le gusta que le acusen de traidora y ha decidido que es mejor avisar primero. Para ello, está colocando unas nuevas señales de tráfico, como la que se ve en la fotografía, que sólo se ilumina cuando se circula a mayor velocidad de la permitida. Si luego, unos metros después, se encuentra el radar multador, no se sorprenda y dese por avisado. Para alimentar estas señales, que habitualmente se encuentran en descampado, se las ha dotado de un panel de células solares.



CARPANTA

El popular y hambriento Carpanta acaba de cumplir cuarenta años y José Escobar, su creador es, a sus setenta y siete primaveras, el decano de los dibujantes españoles de historietas de humor, además de autor de Zipi y Zape, Petra y otros muchos personajes entrañables para niños y mayores.

Carpanta ha vivido muchas historias con automóviles, pero siempre se ha quedado sin hincarle el diente al soñado muslo de pollo. De muslo también va la anécdota que nos relata Escobar esta semana. «Al atravesar el pueblo



de Mollet, con mi fiel 600, paré el coche ante un semáforo en rojo, e inmediatamente noté un golpe en la parte trasera. Bajé a observar los daños, que no fueron muchos, y me dirigí a mi «agresora» y le reconvine su descuido.»

—Perdone, estaba distraída —me dijo—, mientras un intenso rubor subía por sus mejillas. —Pero, es que me ha abollado en el para..., y no pude continuar. «Al otro lado de la ventanilla bajada, aparecieron

un par de espléndidas pantorrillas, con sus rodillas y el nacimiento de dos bellos muslos, que al final ocultaban una combinación negra y transparente. No pude hacer otra cosa que volver, después de esbozar una sonrisa, a mi 600.

NUEVO PRECIO DE MOTOR 16

A consecuencia del incremento en los costes de papel y producción MOTOR16 se ve obligado a aumentar en veinticinco pesetas su precio, subida a la que nos hemos venido resistiendo hasta que se ha hecho inevitable. A partir de este número, pues, el precio de MOTOR16 en los quioscos será de doscientas pesetas.

MOPU

AUTOVIAS CATALANAS

En el avance del Plan General de Carreteras del MOPU no se preveía la construcción de ninguna autovía en Cataluña dentro de la red que ha quedado en manos del Estado en aquella Comunidad Autónoma. Sin embargo, en el Plan que en breve pasará a la aproba-

ción del Consejo de Ministros se contemplan los tramos Lérida-Cervera y Martorell-Igualada, en el trazado de la N-II. El primero de



ellos se recoge en la segunda parte del Plan (1988-91), y el otro, en el comprendido entre 1984-87. Los 29 kilómetros que quedan entre Cervera e Igualada se incluyen en el programa de «Reposición y Conservación» del MOPU.



Verde y Rojo

● El usuario decide. Esta norma ha sido puesta en práctica en el barcelonés barrio de San Gervasio, donde el concejal del distrito, Félix Amat, decidió consultar a los vecinos sobre las fórmulas para mejorar un problema de circulación. Los vecinos contestaron y los técnicos del Ayuntamiento tomaron las medidas oportunas. Que cunda el ejemplo.

● Los «vehículos» que reparten botellas (popularmente conocidos como «botelleros») en los cascos urbanos representan cada día más un serio peligro. Además de ser viejos y contaminantes, y de no pasar de los 20-30 kilómetros por hora cuesta abajo, ahora se dedican a volcar a la más mínima. Ejem-

plos aparecen todos los días en la prensa. Y los demás conductores... a pagar los vidrios rotos.

● El viejo Jeep, el de las guerras de película y de verdad, el símbolo y mito del Ejército norteamericano, va a ser retirado de uso tras cuarenta años de servicio, después de que el Estado Mayor USA haya decidido sustituirlo por otro vehículo de cuatro ruedas motrices y más funcional. ¡Honor al viejo Jeep de los herederos del 7.º de Caballería!

● «¿Cuánto le cuesta ir en coche de aquí a acullá? Pues en Metro sólo 40 pesetas.» Así de cínica suena la campaña que el Metro de Madrid está realizando para desanimar a los automovilistas y recordarle sus sufrimientos. Más vale que sus rectores se dedican a modernizar las líneas, a acercar el Metro donde realmente hace falta y a recortar los déficits que pagamos todos.

ATRACOS

SALTEADORES A CHIRONA

En los dos últimos veranos, la noticia en las autopistas, y especialmente las catalanas, era un grupo de delincuentes que asaltaban a

los automovilistas que se detenían a descansar en las áreas de servicio. La gravedad y asiduidad de estos delitos había provocado la alarma y la protesta de varios Consulados extranjeros. Ahora, la Policía ha conseguido detener a varios miembros de esa banda, que han resultado ser, en algunos casos, familiares del tristemente famoso «Vaquilla».

VOLVO 480

Lo ULTIMO

PARA CAMBIAR DE IMAGEN

ESPECIAL NOVEDADES

SE llama Volvo 480 y será novedad en el Salón de Ginebra de 1986. Es un coupé de dos puertas y cuatro plazas, con una longitud total de 4,26 metros, una anchura de 1,71 y una altura de 1,32. Es, por tanto, un coche bajo y compacto, de líneas bastante agresivas y deportivas, con el que Volvo pretende modernizar su imagen de marca. Hasta ahora tiene una justa y bien ganada fama de ser fabricante de coches seguros y fiables, pero pesados y sin atractivos a la hora de conducirlos. Con este nuevo modelo, el 480, la imagen debería cambiar, ampliando el círculo de compradores de modelos de la marca, con gente más joven, sensible a una imagen deportiva. Evidentemente, el pensamiento de los diseñadores ha estado puesto en el mercado americano, en el que la marca coloca la mitad de su producción. Una producción que se estima en 35.000 unidades año, cifra nada excesiva, que se debería vender sin mayores problemas, evitando fracasos industriales del tipo de Renault Fuego, cuyas ventas nunca ha respondido a las expectativas —muy elevadas— del fabricante.

Su línea es el resultado de los trabajos del Centro de Estilo de Volvo-Holanda. Fue escogida en detrimento de las opciones ofrecidas por Bertone, Coggiola y el



Centro de Estudios de Volvo-Suecia. Sus líneas son muy aerodinámicas. El fabricante no ha comunicado cuál es el coeficiente de penetración Cx, pero sí el resultado del producto del mismo por la superficie frontal. Este SCx es de 0,625, que es muy bueno y permite

deducir un Cx de 0,30 aproximadamente.

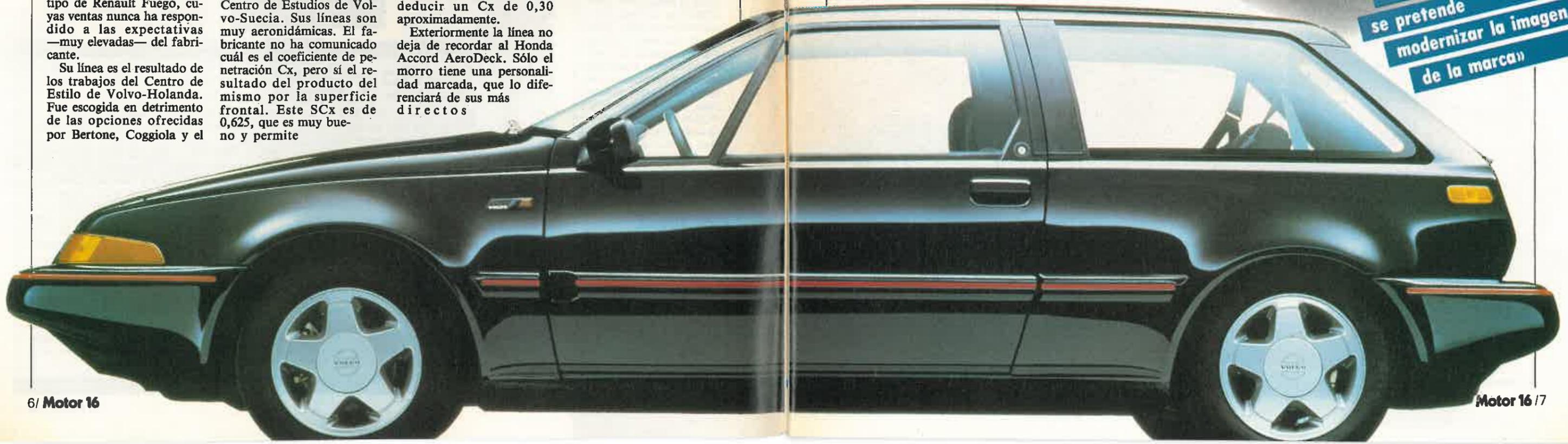
Exteriormente la línea no deja de recordar al Honda Accord AeroDeck. Sólo el morro tiene una personalidad marcada, que lo diferenciará de sus más directos



La carrocería es el resultado del trabajo del centro de estilo de Volvo-Holanda, que fue preferido al efectuado por Bertone, Coggiola y otros carroceros

Los interiores han sido muy cuidados. Son completos y están bien diseñados. Tienen un aire a los de los Ford Sierra y Scorpio

«Con este nuevo Volvo se pretende modernizar la imagen de la marca»



competidores, pese a que la calandra, casi escondida bajo el paragolpes, apenas se vea.

Su presentación, tanto exterior como interior, está muy cuidada. El coche resulta muy atractivo, en un estilo que recuerda al de Ford, lo que no es precisamente un demérito, dado que esta marca es una de las que consigue hacer sus coches más atrayentes.

Como decíamos, es un cuatro plazas. Pero ni una más, puesto que el asiento trasero está partido por un reposabrazos inamovible. Los asientos traseros son un poco bajos. El acceso a ellos no debería ser problemático, puesto que las puertas son amplias. Sólo la baja altura del vehículo puede dificultar la entrada a las personas poco ágiles. El espacio para los pasajeros del asiento trasero es aparentemente suficiente, si bien hay que hacer notar que el asiento trasero es un poco bajo, a fin de que no haya problemas de tocar con la cabeza en el techo.

El maletero no es dema-

«Hay dos motorizaciones: ciento diez y ciento treinta caballos»

siado grande, pero tiene posibilidades de ampliación, bien abatiendo uno o los dos asientos traseros. Queda entonces una amplia plataforma de carga totalmente aprovechable, puesto que el reposabrazos central queda al mismo nivel que los respaldos de los asientos una vez abatidos.

Bajo el capot, se encuentra el motor Renault de 1,7 litros en aluminio que llevan los R-11 GTX y TXE —y que llevarán los futuros R-19— debidamente modificado por Volvo. Mientras que, de momento, Renault alimenta estos motores por medio de un carburador,

Volvo les ha acoplado un sistema de inyección, gracias al cual la potencia alcanza los 110 caballos. A este mismo motor le han aplicado también un turbocompresor, y la potencia sube a los 130 caballos. Ambos motores van acoplados a un cambio de cinco marchas, también de origen Renault.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas. De momento, completamente normales hasta que pongan a punto el sistema antibloqueo, que les está preparando Bosch.

La dirección es manual, aunque opcionalmente se puede obtener asistida.

En lo que se refiere a las suspensiones es independiente en las ruedas delanteras, mientras que para las traseras se ha cogido el sistema de eje rígido con anclajes tipo paralelogramo de Watt, que emplean con buenos resultados Alfa Romeo

y Saab, entre otros fabricantes.

La moda a la que no va a ceder Volvo es a la de la tracción a las cuatro ruedas. Primero, porque la consideran una moda pasajera que debería durar poco tiempo. Además, el mercado real de este tipo de coches es realmente pequeño.

Como decíamos, es Estados Unidos en donde esperan colocar la mayor parte de la producción de este modelo. Concretamente serán 20.000 las unidades que tienen previsto que crucen el Atlántico y sólo 15.000 cubrirán la demanda europea.

En lo que se refiere al precio, en Europa seán de dos millones de pesetas. En España, con el IVA, estará alrededor de los dos millones ochocientos mil pesetas.

LOCOMOTORA DE UNA GAMA

El coupé Volvo 480 debe considerarse como la locomotora de la nueva serie 4 de la marca sueca que pronto se enriquecerá con nuevas versiones: una berlina, un break, etcétera. Una gama que está todavía en periodo de puesta a punto, pero que debería ser presentada en el mes de octubre del año que viene, con motivo del Salón del Automóvil de París. Con respecto al coupé conservarán algunas piezas de carrocería —además de la plataforma— en común. Principalmente en la parte delantera. También serán comunes las suspensiones, frenos, etcétera. En cuanto a las motorizaciones, pueden disponer de las mismas del coupé a las que, sin duda, se añadirán las diesel, también de origen Re-



nault, que ya se están empleando en los 340 GLD. Por cierto, que Volvo trabaja sobre una versión turbodiesel que de momento no ha experimentado Renault, que tendría entre 70 y 75 caballos de potencia.

De todas formas, miembros de la fábrica han reconocido que en Volvo se trabaja sobre otros motores que pueden ser aplicados a este coche, cosa que, desde luego, no ocurre con los tipos B.19 que llevan-

los actuales 360 GLT y GLE.

En las fotos les ofrecemos una foto espía, que ya publicó MOTOR16, de la berlina —es un dos volúmenes y medio— y un dibujo de su parte delantera.



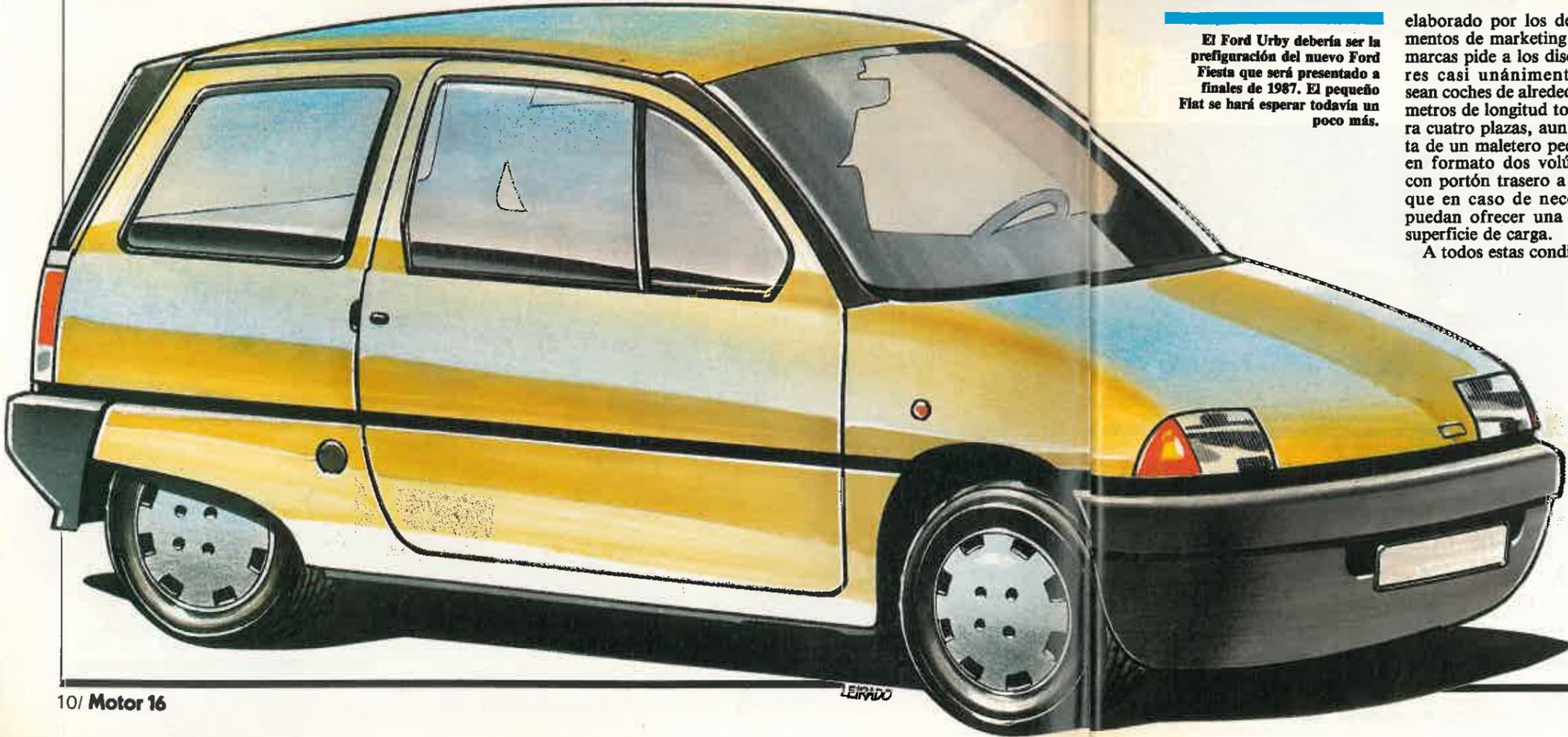
La típica calandra de Volvo ha encontrado su sitio bajo el paragolpes. Un lugar poco visible, en el que rompe un poco la estética de la línea

LA INVASION DE LOS PEQUEÑOS

AUNQUE la demanda de automóviles en Europa se está desplazando hacia modelos de gamas medias o media-altas, los coches más pequeños siguen teniendo un importante mercado en los países mediterráneos e, incluso, ganan algún terreno en los nórdicos, como se-

gundo coche. Los fabricantes son conscientes de este fenómeno y aunque todos ellos están de acuerdo con Henry Ford sobre que coches pequeños producen pequeños beneficios, no dejan de trabajar en proyectos sobre futuros coches de este tipo. Se trata en cualquier ca-

so de seguir la iniciativa de Lancia al sacar su Autobianchi Y.10, con el que han completado por abajo la gama Lancia. Es un pequeño coche, producido en series no excesivamente grandes, pero con un alto nivel de equipamiento y confort. El pliego de condiciones



El Ford Urby debería ser la prefiguración del nuevo Ford Fiesta que será presentado a finales de 1987. El pequeño Fiat se hará esperar todavía un poco más.

elaborado por los departamentos de marketing de las marcas pide a los diseñadores casi unánimemente que sean coches de alrededor 3,5 metros de longitud total para cuatro plazas, aun a costa de un maletero pequeño, en formato dos volúmenes con portón trasero a fin de que en caso de necesidad puedan ofrecer una buena superficie de carga.

A todos estas condiciones

trata de responder el diseño del nuevo Ford Fiesta. Sólo en una cosa no lo va seguir estrechamente: en la longitud total, que será ligeramente superior (alrededor de 3,6 metros). De esta forma se trata de mantener los estándares de habitabilidad conseguidos en Fiesta actual.

La foto que les ofrecemos corresponde a un coche de salón presentado con el nombre de Urby. Ford tiene la costumbre de ir presentando los prototipos de sus próximos modelos en diferentes salones de automóvil, bajo nombres diferentes y de esta forma ir pulsando el impacto que producen en el público. Así, lo mismo que el Probe III fue la prefiguración del Sierra, y el IV, la del Scorpio, la del Urby debe ser la del nuevo Fiesta, con ligeros retoques. Su aparición está prevista para 1987, año en que el Fiesta actual habrá cumplido su décimo aniversario.

La línea está muy en el nuevo estilo de Ford, inaugurado con el Sierra. Tendrá un buen coeficiente aerodinámico, pese a que será

bastante alto de carrocería, un poco en el estilo marcado por el Fiat Uno. En lo que se refiere a los motores, deberían pertenecer a la nueva gama de motores llamados «limpios» que está desarrollando la marca, que producen un bajísimo nivel de contaminación, sin necesidad de recurrir a catalizadores. El nuevo Fiesta debería producirse también en España a partir de la primavera del 87.

Paralelamente, en Fiat se trabaja sobre un minicoche, más pequeño todavía que el Autobianchi Y.10, al que se conoce de momento con el nombre de Fiat Piccolo. Reemplazaría al ya vetusto 126, del que se diferenciaría por llevar el motor delantero. De éste habría dos versiones, una con el mismo motor bicilíndrico que llevan los 126 y los Panda 30; y la otra con el motor Fire 1.000. El coche recuerda en su estética a la del Y.10, del que toma también la suspensión trasera, en la que lleva un eje tipo Omega.

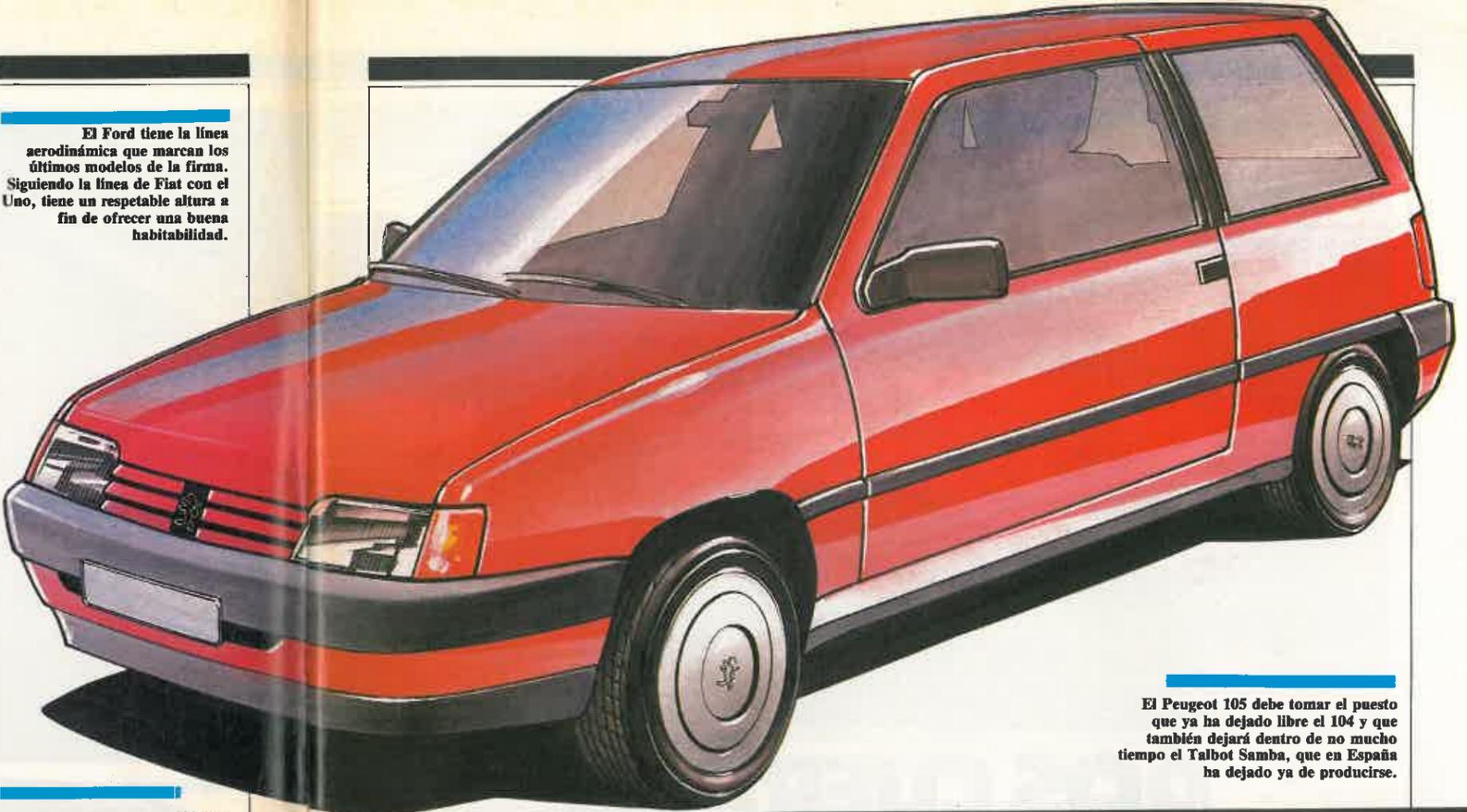
La aparición de este coche debería retrasarse hasta por lo menos 1988, año en que

ESPECIAL NOVEDADES

Lo ULTIMO



El Ford tiene la línea aerodinámica que marcan los últimos modelos de la firma. Siguiendo la línea de Fiat con el Uno, tiene un respetable altura a fin de ofrecer una buena habitabilidad.



El Peugeot 105 debe tomar el puesto que ya ha dejado libre el 104 y que también dejará dentro de no mucho tiempo el Talbot Samba, que en España ha dejado ya de producirse.

su aparición marcaría también la agonía del Panda, que a primeros de 1986 va a ser remodelado. Opel presentó hace dos años el Opel Junior, un diseño que podría convertirse en el minicoche de esta mar-

ca en caso de que fuera aprobada su fabricación, cosa no muy segura en vista del éxito a medias que ha representado a nivel europeo el Corsa, cuya gama podría satisfacer, en las versiones más bajas, que tienen pre-

cios muy competitivos, la demanda de este tipo de coches. En lo que se refiere a Volkswagen, el Student fue presentado en el Salón de Ginebra de 1984. Es también la prefiguración de un

El Opel Junior y el Volkswagen Student son el resultado de estudios realizados por estas marcas en minicoches.

minicoche cuya principal particularidad es ser muy barato de fabricación. La línea es bastante sorprendente, aunque podría ser modificada por Patrick Lequemin, el padre del Scorpio, que acaba de ser contratado por VAG. El coche utilizaría todos los motores actuales del Polo.

También en el trabajo de completar el estudio de un nuevo coche con el que cerrar la gama se encuentra Peugeot. La marca francesa dispone de un coche de éxito en el 205, que tiene una versión barata de tres puertas. Pero realmente no sustituye, por su tamaño, al antiguo 104 en su versión coupé. De momento, esa demanda se intenta atenderla con el Talbot Samba, que todavía se mantiene en producción en la factoría de Poissy y que es sólo ligeramente más grande que lo fue en su día el 104.

El nuevo coche, que se podría llamar 105, utilizaría la base del Citroën AX, con el que tendría también en común algunas piezas de es-



tampación, como las puertas y algún lateral. Los motores serían del tipo Douvrin, que dispone de una amplia gama de cilindradas y que son los que también va a llevar el modelo de Ci-

troën. El coche se encuentra en fase de estudio, sin haberse decidido todavía su fabricación, que, como muy pronto, comenzaría en 1988. Antes de éste deben aparecer los reemplazantes

del 604 y un modelo intermedio entre el 305 y el 505. En cualquier caso, marcaría diferencias con Citroën ofreciendo un mayor equipamiento y mejor acabado.



- FINANCIACION 24 HORAS.
- IMPECABLE SERVICIO POSTVENTA.
- REGALO POLIZA ROBO «ESABECAR».
- LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS.
- TE ACONSEJAMOS BIEN PORQUE «SOMOS MOTORISTAS».

LBOM

La Boutique de la Moto

¡RECUERDA!



MOTO GUZZI MONTESA

Benelli

EXPOSICION: Mejía Lequerica, 16.
Teléfonos 447 49 99 - 447 00 39.
REPUESTOS: 448 09 42 - MADRID-4.

ROVER 600



El futuro Rover 600 ya rueda camuflado por los desiertos estadounidenses. Debajo de esa línea de berlina con portón posterior se esconde un familiar de rasgos bastante clásicos, pero muy aerodinámicos, con tres cuerpos bien diferenciados. La mano de los diseñadores de Honda ha logrado buenos resultados en el túnel de viento y en la mecánica.

DOS CUERPOS CAMUFLAN TRES

El grupo Austin Rover está preparando una berlina de la máxima categoría, el Rover 600, un coche de alto nivel que desde el verano próximo dará la batalla a los modelos que ahora mismo hacen furor en el mercado de los automóviles de prestigio, es decir, Ford Scorpio, Lancia Thema, Renault 25 o Saab 9000, todos ellos familiares de lujo, coches que son la guinda de la gama ofrecida por estos constructores.

El Rover 600 saldrá durante el verano del 86 y será un hermano casi gemelo de un modelo Honda que aparece ya en el Salón de Tokio. El emparejamiento entre Rover y Honda, que ya se inició con el Triumph Acclaim, un derivado del Honda Ballade, se ha continuado con el Rover 200, un gemelo del Honda Civic, y se va a reforzar con los nuevos modelos Rover 600 y Honda Acura, dos coches que tendrán mucha significación no sólo para

Rover, que jubilará sus veteranos Rover 3.500 y 2.600, al tiempo que renuncia a la tracción trasera y a las mecánicas de configuración clásica, sino también para Honda que, por vez primera en su historia como fabricante de automóviles, se lanza de lleno en el complicado mundo de los familiares de prestigio.

El Rover 600 es el resultado de un proyecto camuflado bajo las siglas XX, un par de letras cargadas de misterio que, sin embargo,

hacen referencia a una berlina de estilo clásico distinguida por un frontal muy aerodinámico y un maletero bastante alto, que darán al conjunto un buen valor de resistencia a la penetración en el aire, el famoso CX, en el Rover 600, el CX no debe superar en ningún caso la cifra de 0,33, en la línea de lo ofrecido por los rivales ya citados. El prototipo de Rover 600 que se ve en las fotografías no deja ver la parte posterior que es de tipo clásico, una popa carente de



quinta puerta, aunque el modelo camuflado da la impresión de ser un coche con portón.

Los técnicos japoneses de Honda han jugado fuerte a la hora de crear un coche de prestigio y esos avances van a ser también el distintivo del futuro Rover 600. En Honda se ha trabajado desde hace mucho tiempo sobre la tracción delantera, los motores situados transversalmente en el vano anterior y las suspensiones independientes a las cuatro ruedas, todas ellas técnicas de vanguardia que los diseñadores de la marca especializada en motocicletas ya dominaban, mientras que sus rivales de Toyota, Nissan, Mazda o Mitsubishi estaban todavía por el eje rígido y la tracción

trasera. Esos avances, bien complementados con un sistema electrónico de primera clase, estarán presentes en el próximo Rover-Honda, un coche que medirá casi 4,60 metros de longitud y que se caracterizará en su interior por la presencia del cuero y la madera que tan acertadamente colocan los británicos en sus modelos de mayor categoría.

El Rover 600 saldrá al mercado con dos motores diferentes y dos cajas de cambio distintas. El motor más pequeño será un cuatro cilindros de dos litros de cubricaje, equipado con inyección electrónica de carburante; este cuatro cilindros es el mismo que ya se utiliza en los modelos Austin Montego 2.0 EFI y en este mode-

lo da 112 caballos de potencia; el modelo intermedio de la gama Rover 600 llevará ese mismo cuatro cilindros, pero con culata de cuatro válvulas que elevará la potencia hasta el límite de los 140 caballos, empuje más que suficiente para rondar sin problemas los 200 kilómetros por hora de velocidad máxima. El modelo estrella de la gama alta de Rover llevará un motor Honda de seis cilindros en uve y 2,6 litros de cubricaje, capaz de dar más de ciento cincuenta caballos de potencia, el empuje necesario para superar con tranquilidad los 220 kilómetros por hora. Todos los motores se podrán acoplar a una caja manual de cinco marchas o a una caja automática

con cuatro relaciones.

Por el momento no se ha trabajado sobre ningún motor diesel, pero la gama Rover se completará con un motor de este tipo que podría venir de la firma italiana VM, la misma que suministra los motores de cuatro cilindros sobrealimentados por turbo, que ahora montan los Rover 2.4 SD, esta firma tiene ya a punto un motor de cinco cilindros en línea, también provisto de turbocompresor, que será la novedad de los Range Rover, los todo-terreno de lujo, en un tiempo relativamente breve. Con sus 125 caballos de potencia, el motor diesel de origen italiano podría ser una solución interesante para el modelo británico más elegante.





FUJITSU TEN
CAR AUDIO

Los milagros del nuevo sonido
de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



La experiencia de muchos años y la continua investigación de **FUJITSU TEN** garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes ETR, **SERIE H**. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de **FUJITSU TEN** que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la **SERIE H** están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y poseen unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cuarzo líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el **OPTI-MI** (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias excitantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de **FUJITSU TEN**, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa
Car Audio



Consejo de Ciento, 403 bajos
Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex 54789 MUYC-E
Barcelona 08009 (España)

ESPECIAL NOVEDADES

Lo ULTIMO

FOTOS ESPIA



El aspecto exterior del próximo Supra ha sido totalmente cambiado. En la parte posterior, un generoso cristal abovedado hace las veces de portón.

TOYOTA SUPRA AL GUSTO AMERICANO

PESE a que en un principio se dijo que el proyecto Supra no se concretaría hasta bien entrado 1986, la marca nipona ha decidido adelantar la producción de su modelo deportivo de altas prestaciones al próximo Salón de Tokio, antes de

que finalice el año 1985. Apretado, sin duda, por la competencia de los nuevos Mazda RX/7 y Nissan 300 ZX, el más importante fabricante japonés ha decidido seguir la línea del gusto americano por los deportivos de altas prestaciones,

anunciando 200 caballos para la versión atmosférica del motor de 6 cilindros en línea y tres litros y una futura versión turboalimentada. El motor de seis cilindros colocado en la parte delantera no tiene nada que ver con el que hasta ahora se

utilizaba en los modelos Crown y Celica Supra. Con una culata de cuatro válvulas por cilindro y distribución en cabeza, la utilización de grandes cilindradas obedece a las severas normas anticontaminantes de la legislación californiana, di-





ficiles de cumplir en motores más convencionales. Y ha sido precisamente en California donde se han llevado a cabo las primeras pruebas del prototipo con tracción trasera, sorprendido en las fotografías que ahora publicamos.

Respecto a la versión conocida del Celica Supra, el

nuevo Supra apenas tiene nada que ver. Únicamente, que ambos tienen una línea exterior del tipo coupé, de 2 más 2 plazas. El nuevo Supra (en el que se abandona la denominación Celica) es más perfilado y sobre todo incorpora un techo rígido que puede ser desmontado con una sencillísima opera-

ción, con lo que el coupé queda transformado en un spider.

Los faros, como ya ocurría en el Toyota Celica, son escamoteables y en la parte posterior se añaden los habituales elementos aerodinámicos, tan solicitados por todos los departamentos de marketing.

En la parte posterior, un generoso alerón, bajo el que se inscribe el piloto antiniebla. Los paragolpes obedecen a las versiones para el mercado americano.

GENERAL MOTORS MAS CERCA DE ENASA

Muy lentamente, las posiciones negociadoras de General Motors Corporation y la Empresa Nacional de Autocamiones (ENASA) se están aproximando. El proyecto industrial de colaboración está muy adelantado y la firma española llevará en la calandra de sus vehículos ligeros el logotipo de Isuzu, socio de la firma norteamericana.

La pasada semana, altos cargos de la división Bus and Truck, de General Motors, se reunían en Barcelona y Madrid con técnicos de Enasa. El objetivo era perfilar y dar los últimos retoques al proyecto industrial de colaboración que ambas firmas redactaron conjuntamente en el verano pasado, y que desarrollaría Enasa en el caso de que General Motors decidiera adquirir la mayoría del capital de la Empresa Nacional.

Aunque quedan todavía muchos aspectos por concretar, esta revista ha podido saber que lo que sí se da ya por seguro es una renovación total de la gama ligera de Enasa, con la intención de reducir costes en furgonetas y vehículos ligeros para centrarse más en camiones y autobuses. Esa renovación vendría por la vía de fabricar en nuestro país modelos de Isuzu, empresa japonesa en la que GM posee el 84,2 por 100 del capital. Estos vehículos de patente nipona irían destinados en un primer momento al mercado interior, sin quitar nunca del punto de mira el mercado comunitario, cada día más cerca.

En la gama alta, y según las fuentes consultadas por MOTOR16, la intención primera es mantener la línea actual de camiones Tecno y seguir prepa-

tende mantener y desarrollar, y no queremos limitarnos a una simple función de montaje», han añadido las mismas fuentes. Al mismo tiempo, en estas negociaciones se ha puesto de relieve el in-

terés de GM en la gama de autobuses de Enasa, previéndose incluso la posibilidad de que se abran mercados, en los propios Estados Unidos.

Otro de los aspectos que está siendo



El llegar a un acuerdo con GM, Enasa fabricaría modelos de Isuzu.

rando los de final de la década. Actualmente, Enasa estudia con la empresa DAF el desarrollo de una nueva cabina con los últimos adelantos. Más adelante —y siempre y cuando se rubrique el acuerdo con GM— se llevaría a cabo una reestructuración en cuanto a ingeniería de producción, racionalizando sus sistemas, bajo las directrices y los criterios de General Motors, pero sin que la empresa española pierda su identidad, ya que «Enasa tiene una tecnología propia muy avanzada, que se pre-



Con patente nipona, Enasa fabricaría la gama ligera de la marca japonesa, mientras que en la división militar interesa a los americanos el modelo de blindado BRM.

Motor 16

A partir del próximo número **GRATIS** En todos los números de MOTOR 16 **2** fichas de regalo cada semana

LOS 100 COCHES DEL 86

Sorteamos un VISA GTI entre todos los lectores que terminen la colección
Trimestralmente se sortearán otros regalos



DE
CERO
A
CIEN

Los perdedores de 1986.—Con el debate en el Congreso de los Diputados del proyecto de ley de Presupuestos del Estado para 1986 han salido a la luz las perspectivas para el próximo año de las dos empresas públicas del sector de la automoción: Seat y Enasa. Para la primera de ellas, los redactores del proyecto prevén unas pérdidas en el ejercicio que viene de 33.542 millones de pesetas. Para atajar esta sangría, el Estado facilitará a Seat unas subvenciones corrientes valoradas en 35.000 millones de pesetas, además de una aportación de capital de 12.000 millones. Enasa, por su parte, va a registrar unas pérdidas de 587 millones de pesetas, y recibirá unas subvenciones corrientes por importe de 7.300 millones.



CEE: Los coches, más libres.—El Tribunal de Justicia de la Comunidad Económica Europea ha dictado sentencia y muy clara: desde ahora cualquier automovilista comunitario podrá adquirir un coche en el país que le plazca. Esta sentencia procede de un fallo contra Ford, firma que había prohibido a un concesionario de su marca en Alemania Federal vender coches en Gran Bretaña. A partir de ahora, pues, plena libertad, pero dentro de un orden. Como ya es sabido, la libre circulación de productos no depende tanto de los productores como de los países integrantes del Mercado Común, que establecen trabas en defensa de los mercados nacionales.

tratado es el de la división militar de Enasa. En un primer momento, y por sus características tan especiales relacionadas con la seguridad y la defensa españolas, se había separado este tema de las conversaciones. Se apuntaba además la creación de una nueva empresa, distinta a Enasa, si el INI perdía la mayoría de capital en ella. Ahora, sin embargo, los norteamericanos de GM están demostrando un interés inusitado en los vehículos militares españoles. En concreto, han puesto sus ojos en el modelo BRM, del que varias unidades han viajado a Estados Unidos para ser probadas. Esto no significa de todas formas que GM vaya a entrar en la división militar. Es un tema tabú.

Pese a estas afinidades entre ambas partes en el tema industrial, la operación está aún muy verde. De acuerdo con las mismas fuentes, aún no se han puesto sobre el tapete la reducción de los costes financieros de Enasa, en cotas muy altas, ni la nueva configuración del capital social de la compañía. A consulta de MOTOR16, en el INI se afirmaba que no se han tocado aún los temas de peso, es decir, los financieros o contables, para ultimar el acuerdo de principio que recogía el «memorándum» firmado entre el Instituto y General Motors en enero último.

Según aquel «memorándum», las



Enasa estudia con DAF el desarrollo de una nueva cabina. En la gama alta, la intención es mantener la línea actual de camiones Tecno

conversaciones deberían haber concluido el pasado 15 de octubre. Y si hay algún motivo para ese retraso, las fuentes consultadas por esta revista apuntan a las exigencias de GM en materia laboral. Tras la rúbrica de la carta de intenciones, el propio presidente del «holding» estatal, Luis Carlos Croissier, afirmaba tajante que «cualquier acuerdo pasaba por el mantenimiento de la plantilla actual». Ahora, las tornas se han cambiado y en una reciente reunión con el comité intercentros, el presidente de la empresa, Federico de Sotomayor, anunciaba la necesidad de reducir en 1.600 trabajadores la plantilla actual, que actualmente asciende a 8.900 empleados después de haberla recortado en otros 4.000.

La reacción de los sindicatos no se ha hecho esperar y la pasada semana, coincidiendo con la visita de los técnicos norteamericanos, se produjeron paros en las factorías de Enasa. Comisiones Obreras —sindicato mayoritario en la empresa— se muestra en contra, de una forma tajante, a la privatización de Enasa y que «caiga en manos de una multinacional. Si defendemos, en cambio —añadía un portavoz de la Federación del Metal de CC OO a esta revista—, el mantenimiento de productos propios y la colaboración en materia tecnológica o comercial con otras firmas». Esta postura se acercaría más al acuerdo de intenciones que Enasa mantiene en paralelo con Toyota desde ha-

ce tiempo, cuya puerta no se quiere cerrar por si fallaran las actuales negociaciones. Con Toyota se ha hablado de colaboración tecnológica y asesoramiento técnico sin entrar a participar en el capital..., al menos en una primera etapa.

UGT, segundo sindicato de la empresa, no se opone a la privatización ni critica los acuerdos INI-GM. Sin embargo, pone un énfasis especial en el mantenimiento del empleo. Sobre los trabajadores de Enasa, que en los últimos cinco años ha realizado un fuerte esfuerzo en cuanto a productividad y sacrificios salariales, planea —según los sindicatos— la psicosis de abandono de International Harvester, que en el último momento dio la espantada y dejó a su futuro socio, Enasa, en una mala situación. «Enasa —insisten los sindicatos— no se parece en nada a la que era hace cinco años. Pero el esfuerzo sólo parece dirigido a asear a la novia para que el novio la encuentre atractiva.»

Desde el INI y desde la actual dirección de la empresa, las cosas se ven de otro modo. La supervivencia de Enasa —se dice— pasa por su integración en un grupo multinacional que permita abaratar costes de todo tipo y pueda competir con soltura en un mercado tan enrarecido como el de vehículos industriales. Si no ocurre así, su futuro será inviable.

Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA
Renault se pone a punto

EL plan diseñado por Joan Majó, titular de Industria, para reindustrializar el sector del automóvil, comienza a dar sus frutos. El pasado día 23 de octubre, Eduardo Santos, subsecretario de Industria, y Pierre Semerena, director general adjunto de Regie Renault, firmaban un convenio para que FASA-Renault ponga a punto sus «motores» de cara a los próximos años, invirtiendo en un trienio unos cincuenta mil millones de pesetas, y recibiendo de la Administración una subvención de 2.000 millones para inversión en innovación tecnológica.

En este plan industrial, que abarca desde el año actual hasta 1987, la empresa fabricante se compromete a obtener una producción media de 265.000 vehículos anuales, después de llevar a cabo una reducción de plantilla de 2.500 personas, ajuste que se pretende realizar sin traumas utilizando la vía de los expedientes de regulación de empleo, a los que la Administración ha dado luz verde. Las inversiones totales de FASA-Renault serían de 44.878 millones de pesetas. A esta cifra hay que añadir los 5.323 millones que se compromete a invertir Renault Vehículos Industriales, quien también tendrá que reducir su masa laboral en cerca de 600 trabajadores. La producción prevista para RVI es de 3.200 vehículos/año.

La conclusión de este acuerdo ha estado rodeado de ciertas dificultades precedentes de Francia, donde los sindicatos han presionado hasta el último momento por lo que consideran un abandono de los planes de inversión en sus plantas a favor de los trabajadores de un país extranjero. En este sentido, los directivos de la Regie no han dudado en enfrentarse a conflictos y han apostado fuerte por España.



Suba a un Citroën BX
y baje hasta el 8%

Esta es la gran oportunidad de subir a un Citroën BX. Venga a Citroën y baje hasta un 8% de Recargo por Aplazamiento.

Sólo hasta el 30 de Noviembre.

RECARGO POR APLAZAMIENTO

8%

- * Hasta 36 meses
- * Entrada: 30% o el equivalente de su coche usado

Ejemplo de Financiación a 12 meses incluyendo Impuestos y Transportes:
PRECIO CONTADO: 1.151.332 Ptas.
PRECIO APLAZADO: 1.215.807 Ptas.



Nuevo Peugeot 505



Su gran elección

Si quiere que, desde ahora, todo le ruede bien, la elección está en sus manos.

Con la nueva gama Peugeot 505, llegan las alternativas más brillantes de su categoría, sensiblemente perfeccionadas.

Para empezar, nueva imagen. Nuevos protectores laterales.

Defensas más envolventes. Nuevo spoiler delantero. Parte trasera —lo que más van a admirar los demás conductores— más moderna y estilizada.

Nuevos motores. Con más potencia y flexibilidad. Hasta 180 cv. Hasta 210 Km/h.

La mecánica ha sido desarrollada hasta el límite de la tecnología más avanzada.

Los apasionados de las altas prestaciones encontrarán poderosas razones de satisfacción: Inyección electrónica. Diferencial de deslizamiento limitado (autoblocante). Culata de aleación ligera. Árbol de levas en cabeza y válvulas de escape huecas refrigeradas por sodio.

En las versiones con Turbo Diesel,



un Turbocompresor le impulsa a velocidades impensables hace sólo unos pocos años.

Una tecnología de auténtico lujo. Y sin renunciar a una economía de auténtico utilitario, gracias a la 5ª velocidad en toda la gama.

Desde 5,8 l. a los 100 Kms.

En el interior, el gran cambio. Un equipamiento abrumador, y opciones que rozan la ciencia-ficción.

De entrada, mando a distancia.

Y en marcha, dirección asistida, elevadas eléctricas, y cerraduras

centralizadas.

Si aún quiere llegar más lejos en confort, puede elegir cambio automático y aire acondicionado.

La informática a bordo brilla por su funcionalidad.

Para los más exigentes, sintetizador verbal y regulador de velocidad opcional.

Ahora, analice la competencia.

Haga números y medite su elección.

Esta va a ser su gran elección.

PEUGEOT 505

Mercado

OFERTAS
DE LA
SEMANA

PEUGEOT. Al fin se ha iniciado la comercialización de las versiones 86 de la gama 505, cuyos precios han sido elevados en un 6 por 100 de media, como justificación a la mejora en el equipamiento. Según nuestras noticias, apenas quedan unidades de las versiones antiguas en los concesionarios.



FORD. A los Escort y Orion que la semana pasada ponían en circulación, con un equipamiento ligeramente superior a lo hasta ahora conocido, se viene a sumar otro «prêt-à-porter» sobre el Fiesta L, con regalo de una radio y sin sobreprecio por la quinta marcha.

de venderse. Su producción había cesado en el pasado año.

NISSAN. A partir del próximo mes de diciembre comenzarán a venderse en nuestro país las versiones del Patrol con motor de seis cilindros diesel y 3,5

litros de cilindrada, con una potencia de 95 CV. Sólo se ofrecerá en la versión larga y, opcionalmente, con el corto techo bajo. Por el momento, la versión turbo del cuatro cilindros se mantiene «aparcada», al igual que la versión de 134 CV de gasolina.

CITROËN. Con una tasa de financiación de tan sólo el 8 por 100, la marca Citroën se pone momentáneamente en cabeza de los tipos de interés más bajos: nada menos que el 8 por 100, que compite con los 9,5 por 100 que han venido ofreciendo hasta ahora Cajas de Ahorro o algunas entidades de crédito extranjero. Esta oferta se limita a algunas versiones de los BX y Visa y es válida hasta el próximo diciembre.

TALBOT. A fecha 1 de octubre ha desaparecido ya el stock de Talbot Samba en concesionarios, por lo que puede decirse que el modelo ha dejado



OTRAS OFERTAS

Mercedes 300 Diesel

Para quienes estén interesados en comprar un coche tan concreto como el Mercedes 300 Diesel, les ofrecemos una relación de los lugares en los que puede encontrarlos, en Madrid y en Barcelona. Esperamos poder ofrecer en próximas semanas ofertas de otros modelos interesantes, ampliando estas direcciones a otros puntos de la geografía nacional.

Barcelona:

Automóviles Ferrer
(tel. 258 87 04).
Auto Beltrán (209 79 11).
Autolica, S. A. (215 21 70).

Madrid:

Particular (461 83 61).
Automóviles Eslava (243 94 66).
Automóviles Vallehermoso
(460 19 75).



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

Esta es 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 res-

tar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.



ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfasud	810	750	700	645	515	475	440	350
Alfasud TI	865	800	735	680	540	505	465	410
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	310	245
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	440	350
Alfaetta 1800	-	-	-	-	-	-	485	395
Alfaetta 2000	1080	1000	945	870	685	640	595	-
Alfaetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	925	815	755	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	320
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	425
Giulietta 1600	1065	985	895	795	610	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	675	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	740	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfaetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	585	545	510	475
80 GLE	-	1000	940	800	750	-	-	-
80 CD	1400	1300	1000	-	-	-	-	-
80 GLD	1620	1500	1200	-	-	-	-	-
80 CD TD	2000	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	2400	-	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	380
100 CC	1900	1700	-	-	-	-	-	-
100 CD	2300	2100	1480	1205	1065	980	-	-
100 CD Diesel	2300	2100	1460	1205	1065	980	-	-
100 CC D	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1350	-	-	-
200 CD	3500	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2100	1900	1600	-	-	-	-	-
Quattro	4300	3800	-	-	-	-	-	-

AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Metro 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Metro 1.2	600	550	-	-	-	-	-	-
Metro MG 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Metro MG 1.6	850	780	-	-	-	-	-	-

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1285
520	-	-	1500	1360	1200	850	750	-
520 I	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525 I	2485	2300	2150	1565	1460	1250	1160	1080
528	-	-	-	-	-	1290	1200	1050
528 I	2600	2400	2200	1750	1600	-	-	-
318 I	1730	1600	1250	1150	950	875	800	750
320	2000	1850	1425	1325	1250	1050	925	875
320 I	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323 I	2270	2100	1660	1570	1460	1210	-	-
728 I	2915	2700	2500	2240	2080	1870	-	-
735 I	3890	3600	3200	2800	2700	2500	-	-
745 I	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
633 CSI	-	-	3075	2855	2635	2450	2310	-
635 CSI	4860	4500	4000	3600	3400	3200	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
316	1190	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	210	175	155	110
Dyane 6	310	295	270	240	215	190	165	130
Mehari 4p.	405	380	350	320	290	260	220	180
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	600	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	600	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	800	670	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	175	150	120	-
GS Club	-	-	-	-	200	170	140	-
GS Palas	-	-	-	-	230	205	180	-
GS XZ	-	-	-	-	260	225	185	-
GS Break	-	-	-	-	190	165	135	-
GS Break Club	-	-	-	-	200	175	145	-
CX 4V	-	-	-	-	-	355	310	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
CX 5V	-	-	-	-	600	545	475	-
GSA 1100	405	365	325	295	-	-	-	-
GSA Break 1100	335	365	325	295	-	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	650	380	360	320	280	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	475	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	380	-	-	-
GSA X3	855	810	565	520	475	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	840	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1180	1100	1020	945
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	900	-	-	-
CX 2500 D/Palas	1600	1500	1300	1170	1095	1040	-	-
CX 2500 Die. Fam.	1650	1550	1350	1250	1160	1095	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	320	295	255	225
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta L 957 cc.	540	510	430	400	360	330	290	250
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	390	355	315	280
Fiesta S	560	530	450	420	380	350	315	280
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	385	355	320	285
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	445	410	365	325
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	455	415	375	345
Fiesta XR2	690	665	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	665	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	660	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	630	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	780	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	760	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	495	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	650	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	630	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	695	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	785	740	720	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	935	855	800	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLs 2.8	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1755	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	-	780	655	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	945	865	720	-	-	-	-
Capri 2.8i	-	1170	1080	990	-	-	-	-
Sierra L 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1250	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1385	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1585	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1500	-	-	-	-	-	-	-

FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	765	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	1010	935	850	-	-	-	-	-
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-

MERCEDES BENZ

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
190 D	2335	-	-	-	-	-	-	-
200 D	1945	1800	1700	1600	1500	1400	1300	1200
240 D	2270	2100	1900	1800	1700	1600	1500	1400
300 D	2810	2600</						



ALFA 90

INYECCION O TURBODIESEL

Carrocería diseño Bertone, con aerodinámica total y la innovación de un spoiler móvil.

Confort personalizado: Regulación bidimensional del volante. Asientos regulables eléctricamente. Fieles almas eléctricos. Cierre de puertas centralizado. Regulación termostática de la climatización. Torcedora luces cuadrada. Maduro ajustable. Alfa Control (14 funciones). Trip Computer.

Mecánica: Tracción trasera. Servodirección inamovible. Cambio bastardo. Suspensiones anteriores independientes, posteriores por eje De Dion y guía con paralelogramo de Watt. Amortiguadores disipativos. Embrague con fuerza de accionamiento reducida. Frenos de disco sobredimensionados, los anteriores autoventilados (2.5). Servofreno.

	2.0 INYECCION MOTRONIC	2.5 ORO INYECCION LEJTRONIC	2.4 TURBODIESEL INTERCOOLER
N.º CILINDROS	4 en línea	6 en V de 60°	4 en línea
CILINDRADA	1.962	2.492	2.393
POTENCIA (CV (1 p.m.))	128 / 5.400	156 / 5.600	110 / 4.200
VELOCIDAD MAX. (km/h)	192	205	178
KM. SALIDA/PARADA (S)	30,2	29,3	34,6
CONSUMO (lt/100 a 90 km/h)	7,5	7,5	5,8

Alfa 90. Un proyecto tan completo que solo un concesionario Alfa Romeo puede servirlo.

Alfa Romeo



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S. A. Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,5. MADRID



A FONDO MINITRE SE CARO INNOCENTI



EXISTE cierto confusiónismo sobre la procedencia de los Innocenti. Desde 1976, Leyland Innocenti, perteneciente al grupo británico Austin Rover, fue comprada por el grupo italiano De Tomaso, propietario de la marca Maserati.

El Innocenti, en su configuración ac-

tual, nació de la mano de Bertone, con la mecánica que utilizaban los Mini dos años antes de que pasase al grupo italiano. Con la mecánica británica y las suspensiones hidroneumáticas se mantuvo hasta 1982, en que se incorporó al diminuto coche un motor de procedencia japonesa y marca Daihatsu, pasan-

do a utilizar unas suspensiones más convencionales y sufriendo algunos retoques estéticos de menor importancia.

Mientras se utilizaron los motores de procedencia Leyland, el Innocenti se vendió en España a través de la red comercial de Austin Rover, conociendo en nuestro país cierta popularidad. De-

VIRTUDES DEFECTOS

Manejabilidad urbana
Consumos ajustados
Equipamiento completo

Frenos duros
Limpiaparabrisas ineficaz
Confort en carretera



jada su importación en el 82, hace algunos meses se ha iniciado a través de una nueva firma, Inocar, que cuenta con nueve concesiones en el territorio nacional. Por el momento sólo se ha homologado la versión Minitre SE, estando en estos días en fase de homologación la versión turbo de 72 caballos y la diesel de 37 CV.

MECANICA



Es muy poco frecuente encontrar un motor de tres cilindros moviendo un automóvil. Sólo las «rarezas» germano-orientales de los Trabant y Wartburg, con motores de dos tiempos, utilizan tal número de cilindros. Tendríamos que buscar entre la industria nipona para encontrar una especie de este género. Y hay que decir que Daihatsu ha sido una de las pioneras en este terreno. La gran dificultad que presentaban los motores tricilíndricos surgía en el equilibrado del motor. La utilización de los árboles de compensación, girando en sentido contrario al del cigüeñal, ha sido la solución adoptada por el fabricante japonés, con muy buenos resultados. Digamos que esta técnica puede considerarse de vanguardia, como lo demuestra la utilización

FICHA TECNICA



INNOCENTI MINITRE SE

MOTOR Disposición: Delantera transversal. Número de cilindros: 3, en línea. Cilindrada: 993 c.c. (76 x 73 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Arbol secundario de equilibrado. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad de depósito: 40 litros. Potencia máxima: 52 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 7,6 mkg. a 3.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,9 km/h.; 2.ª, 11,5 km/h.; 3.ª, 17,2 km/h.; 4.ª, 24,5 km/h.; 5.ª, 30,0 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 8,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos delanteros y tambores traseros, sin asistencia.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en ambos ejes.

RUEDAS Llantas: De acero, de 4,5 x 12 pulgadas. Neumáticos: 155/70 SR 12.

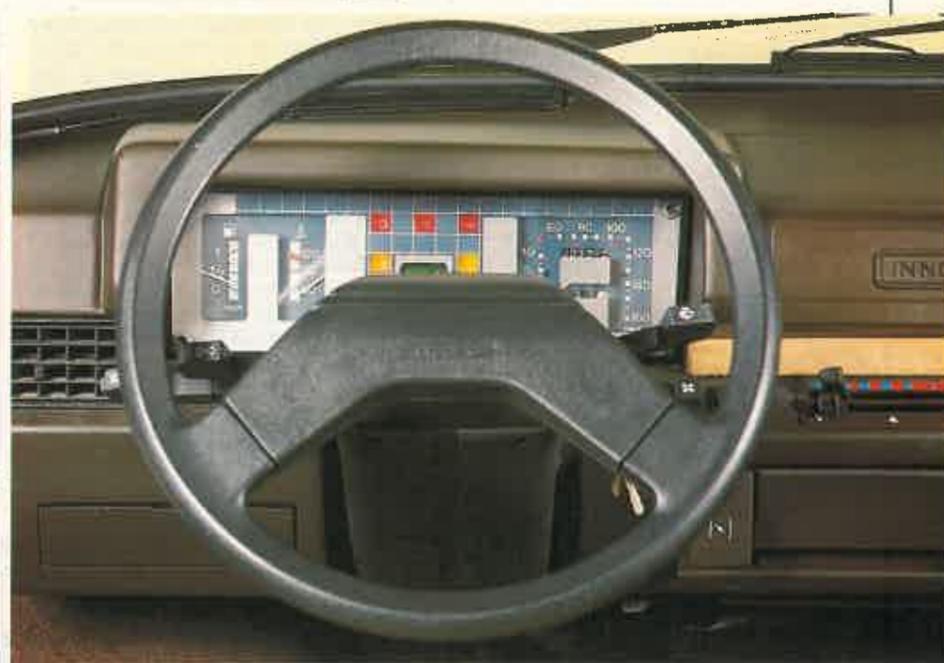
PESO En orden de marcha: 685 kgs.

en el recientísimo Porsche 944 Turbo. Por cierto que en el coche alemán también han sido los nipones quienes han desarrollado el sistema. En este aspecto, la experiencia de los motores de motocicleta está resultando fundamental.

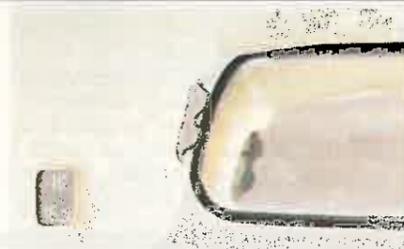
Un motor de tres cilindros tiene una ventaja importantísima: su tamaño y peso reducidos. Si en coches de mayor porte, unos centímetros de más pueden aceptarse, en las dimensiones del Innocenti son fundamentales. El motor, situado transversalmente, se aloja en la parte delantera, sin utilizar más espacio que el imprescindible, y permite unas dimensiones de la parte anterior del coche verdaderamente reducidas.

En nuestra prueba, este curioso motor no sólo se ha mostrado como muy «fino» y brioso, sino muy poco sediento de combustible y con una capacidad de aceleración y recuperación más que notable. En este sentido, lo ganado respecto al Innocenti con el veterano motor BLMC es apreciable. Puede quizá criticarse su nivel sonoro, pero obedece más a la proximidad del motor que a su rumorosidad intrínseca.

Los otros órganos mecánicos son bastante convencionales. La dirección es de cremallera, con un diámetro de giro inferior a los nueve metros, lo que no tiene nada de particular, dado el tamaño de la carrocería. La caja de cam-



Los interiores han sido diseñados con mimo, pero acusan algunos defectos de realización. Los asientos posteriores son abatibles asimétricamente, con lo que la capacidad de carga aumenta considerablemente



bio, cuyo escalonamiento es muy razonable, presenta como único inconveniente el diseño de la empuñadura de la palanca, que la hace incómoda. Pero su manejo es bastante normal. El embrague es progresivo y de tacto suave.

Aspecto criticable, el de los frenos. Con las cifras en la mano, las distancias de frenado son excelentes, ya que el coche se detiene a 100 kilómetros por hora en 30 metros justos, que son los valores de un coche deportivo. Claro que en eso ayuda el escaso peso del Minitre. Lo que ocurre es que el pedal es muy duro, y la unidad probada acusaba un peligroso bloqueo de una de las ruedas traseras, así como una pinza delantera con tendencia a dejar pegadas las pastillas.

SONORIDAD



Al ralentí	54,2
A 60 km/h.	68,3
A 90 km/h.	70,8
A 120 km/h.	74,5
A 140 km/h.	78,1
A tope	80,5

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

EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	NO
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	NO
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	NO
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevalunas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/-
Cerraduras centralizadas	NO
Luz lectura mapas	NO
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Freequipo de radio	SI
Limpia-lava luneta trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI

COMPORTAMIENTO



Ya hemos mencionado que la suspensión tradicional de los Mini británicos (hidrolastic) había sido abandonada cuando recibió el nuevo motor. Se ha pasado a una suspensión delantera tipo McPherson y a una suspensión trasera con ballestón transversal tipo 127.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	
A 60 km/h.	11,0
A 100 km/h.	30,0
A 120 km/h.	41,5

EN GRUPO,¹⁶ VAMOS CON LA TECNOLOGIA POR DELANTE.

TV16

Prieto, Bassat, Ogilvy & Mather

Porque hoy, solamente con nuestra capacidad y profesionalidad, no sería posible informarle de todo cuanto sucede en el mundo. Para lograrlo, es necesaria la tecnología. La técnica más avanzada. De la que el Grupo 16 ha hecho un buen uso desde su nacimiento. Gracias a ella, le dimos una nueva imagen a la información.

Fuimos los primeros en editar un periódico a color, con tres ediciones diarias. Y hoy, con la tecnología a nuestro lado, seguimos avanzando. Preparados para lo que venga. Incluso para la TV privada. Sólo hace falta que se ponga en marcha. Entonces, ya verá.

A FONDO

Como resumen de este aspecto, el Minitre ofrece un interesante diseño de conjunto, parcialmente empañado por esas pequeñas pegadas que llegan a irritar pensando en lo que cuesta. Porque se perdonan en un Panda, pero no en lo que nos cuesta bastante más que el doble y no nos ofrece en este apartado más que cierta distinción.

FRENTE A SUS RIVALES

No quedan ya muchos coches de tres metros en el mercado. Entre otras razones, porque la manejabilidad que ofrecen ya los polivalentes de 3,5 metros (tipo Fiat Uno o VW Polo) escasa-mente justifica las dimensiones inferiores y sus defectos: plazas traseras simbólicas y maleteros escasos. Prácticamente sólo el mercado italiano sigue



Con faros pequeños, pero buena luz. Las ruedas son de 12 pulgadas de diámetro.

interesado en estos coches, sin duda condicionado por la antigüedad de sus ciudades y los beneficios que suponen los minicoches para circular por ellas.

Quedaba, en el grupo Fiat, el Autobianchi como único defensor de una clase en la que los 126 han sido determinantes. Pero el Autobianchi está ya agotando sus últimas unidades de stock en España, ante la muy próxima comercialización del Lancia Y10 de Giugiaro.

Así pues, el único rival por ahora del Minitre es el Autobianchi, cuya versión más lujosa se ofrece por algo menos del millón de pesetas. El Innocenti tiene superior potencia y prestaciones y, sobre todo, unos consumos más ajustados. Se trata, sin duda, de un coche superior. Lo malo es que los separan 400.000 pesetas, que es una diferencia más que notable. Por ese dinero hay en el mercado coches excelentes, más amplios, seguros y cómodos.

Porque, ¿cuántas veces en un año no podemos aparcar un Fiat Uno y sí un Minitre?

En definitiva, el Innocenti es un atractivo capricho, resuelto con dignidad, pero notablemente caro. Aunque quizá sea éste uno de sus atractivos. En esta sociedad de consumo en que nos



El comportamiento ha mejorado respecto a las primeras versiones. Esto ha sido posible gracias a la adopción de suspensiones independientes a las cuatro ruedas.

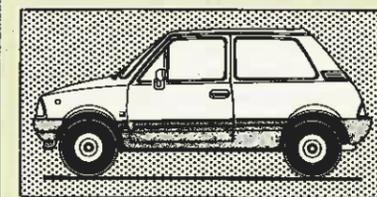


ha tocado vivir, muchas veces lo atractivo es la distinción que marca el precio. De eso viven Mercedes y BMW, entre otras, y les va muy bien. Es probable, por tanto, que los Innocenti ten-

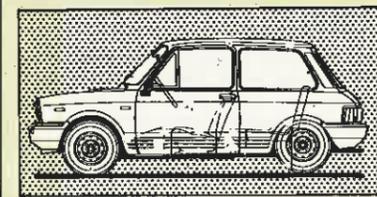
gan también su sitio. Es un coche muy indicado como segundo coche de aquellas familias que no tienen demasiadas preocupaciones económicas.

José M. Cernuda

INNOCENTI MINITRE SE 1.403.426 pts.
Motor: Delantero. Tracción: Delantero. Cilindrada: 993 c.c. Potencia: 52 CV a 5.600 rpm. Peso: 685 kg. Velocidad máxima: 143 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l./100 km.



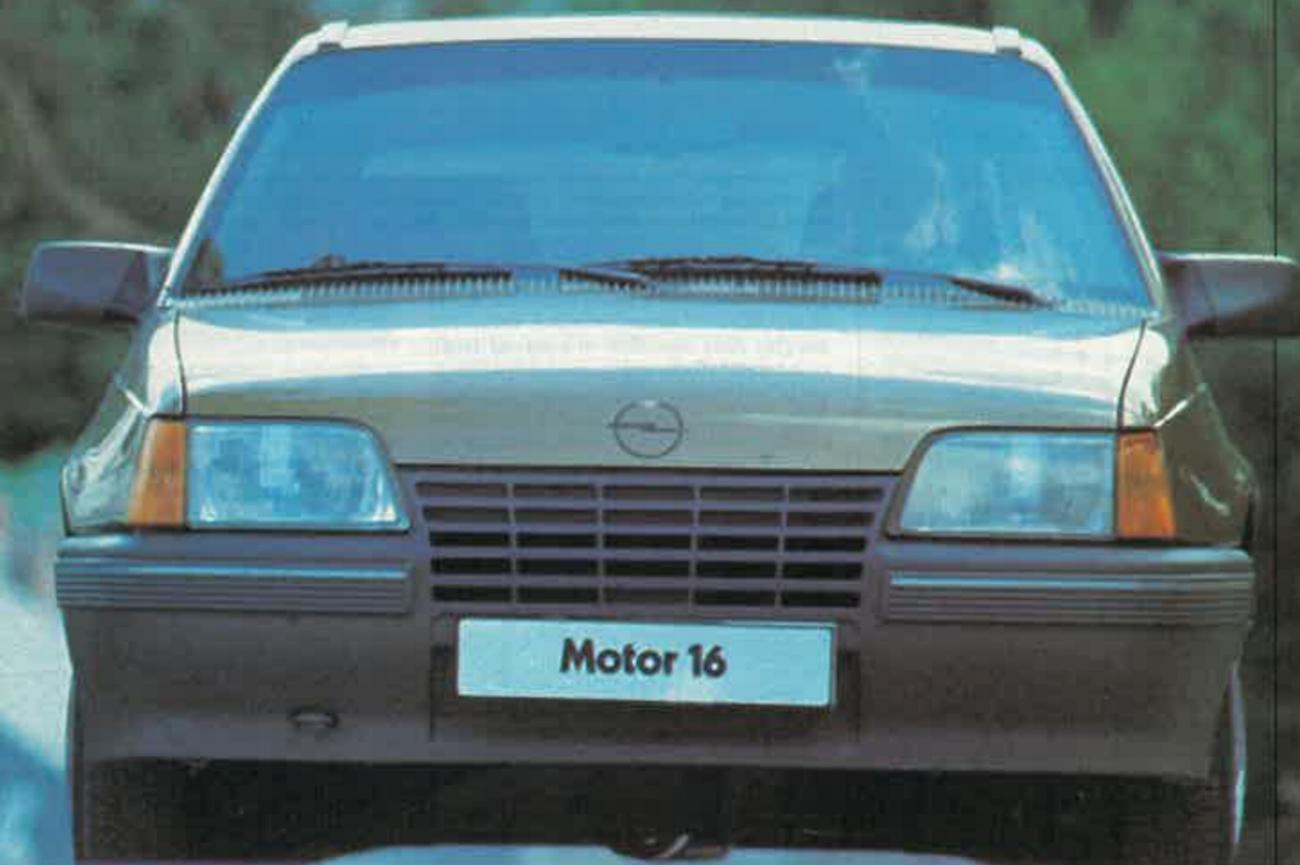
AUTOBIANCHI A.112 LX 998.448 pts.
Motor: Delantero. Tracción: Delantero. Cilindrada: 965 c.c. Potencia: 48 CV a 5.600 rpm. Peso: 675 kg. Velocidad máxima: 137 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l./100 km.



FRENTE A FRENTE

GOLF GT CONTRA KADETT GLS 1.6

**LOS LIDERES
ALEMANES**



El Opel Kadett y el Volkswagen Golf, que tanto monta... son los dos coches más vendidos del mercado alemán, el más fuerte de Europa, dos coches que en sus respectivas versiones, 1.6 GLS y 1.6 GT, representan el familiar medio por excelencia, es decir, un automóvil con carrocería de cuatro metros de longitud, cuatro puertas, más portón y espacio interior para cinco adultos. Las mecánicas de estos dos líderes tienen también muchos puntos en común; el motor de 1,6 litros de cubicaje, la caja de cinco velocidades o las suspensiones independientes son soluciones que aparecen en uno y otro modelo; el estilo de ambos coches es, sin embargo, distinto: mientras que el Opel hace gala de

un tono alegre, casi deportivo, el Volkswagen luce un carácter más familiar, más reposado que se preocupa, ante todo, por la comodidad de los ocupantes.

Para hacer la prueba se han recorrido más de mil quinientos kilómetros al volante de los dos modelos y se han conducido siempre con la mentalidad de ese usuario que quiere un coche poco común, amplio por dentro y fácil de manejar en todos los terrenos; un usuario que quiere buenos consumos, pero también prestaciones honorables. El Golf consume un poco más que el Kadett y anda menos su rival; el Volkswagen esta mejor acabado que el Opel, pero también cuesta doscientas mil pesetas más a igualdad de equipamiento,

que es bastante pobre en ambos casos.

El usuario que tiene un estilo de conducción más jovial, que no sufre por los problemas de espacio y busca, ante todo, un comportamiento perfecto se inclinará por el Opel. La persona que deba elegir en función de la capacidad interior, y que no tenga en cuenta una velocidad punta algo superior, o unas aceleraciones menos impresionantes, si a cambio posee un vehículo con acabados casi perfectos, se inclinará por el Golf.

INTERIORES: GOLF BAJO PAR

La amplitud interior es un buen concepto para diferenciar el Opel Kadett

del Volkswagen Golf, dos coches familiares que van a ir llenos de pasajeros en la mayoría de los casos. El Golf es más amplio que el Kadett en todos los sentidos; el Volkswagen es más ancho que el Opel en todas las plazas, tanto a la altura de los hombros como a la altura de las caderas, y los pasajeros sentados en la parte posterior del Golf tienen más espacio libre para sus piernas que los ocupantes del Kadett, que a veces llegan a sentir una cierta sensación de claustrofobia por la proximidad de las butacas.

La accesibilidad al interior del Volkswagen es algo mejor que la del Opel y esta diferencia se hace más palpable al entrar o salir en las plazas delanteras. El Golf no da ningún problema ni al

conductor ni al acompañante, mientras que el Kadett tiene el problema de su asiento, que al tener una base situada a muy poca altura del piso obliga a hacer más contorsiones de las deseadas si su estatura supera los 1,70 metros.

El Golf ofrece unos asientos más cómodos que el Kadett, pero hay que decir que ninguno de estos dos modelos alemanes es una maravilla en un capítulo tan delicado. Las butacas delanteras del Volkswagen recogen bien el cuerpo y tienen una forma anatómica bastante aceptable, tanto en la base como en el respaldo; en el Opel no hay problema en lo que se refiere a apoyo lateral, pero la base tiene un mullido duro, que en los viajes largos deja los glúteos bastante castigados, mientras

que el respaldo es demasiado recto, por lo que los usuarios, con zonas lumbares delicadas, tampoco saldrán muy descansados en caso de trayectos largos.

El asiento trasero del Golf es también mucho más cómodo que el asiento del Kadett; el ángulo entre la base y el respaldo es bastante agradable y el tamaño de los dos elementos no admite quejas; los problemas en el Kadett vienen por dos motivos: el ángulo excesivamente recto entre las dos partes es un pequeño martirio para las espaldas menos fuertes y las piernas de los pasajeros más altos no tienen mucho apoyo porque la base es bastante corta.

La postura de conducción en el Volkswagen y en el Opel es buena sin



Precio en la calle:
1.695.135 ptas.

VIRTUDES

- Amplitud interior.
- Dirección y frenos.
- Posición al volante.

DEFECTOS

- Palanca de cambio imprecisa.
- Transmisión falsamente ahorrativa.
- Inclinaciones de carrocería.

Fecha presentación:
Agosto de 1983.
Importador: Sociedad Española de Automóviles de Turismo, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.000.
Plazo de entrega: Inmediato.

El Volkswagen Golf GT es un prodigio de capacidad interior; un coche muy bien acabado. En las curvas más cerradas el Golf GT impresiona a sus ocupantes por la fuerte inclinación de su carrocería, incluso cuando se rueda a un ritmo no muy rápido.

En el Golf casi no hay problemas de puntos muertos y a la hora de hacer maniobras de aparcamiento, éstas son mucho más sencillas que en su rival.

La calidad de acabado del Volkswagen Golf y el Opel Kadett es muy buena; en última instancia el Volkswagen es algo mejor que el Opel, porque todos los elementos dan la impresión de estar mejor ajustados.

**AL VOLANTE:
SUAVES, SUAVES**

El Opel Kadett es más homogéneo que el Volkswagen Golf en el capítulo mecánico; el Kadett 1,6 GLS da más satisfacciones que el Golf GT en un uso diario y la explicación hay que buscarla en el motor; el cuatro cilindros del

más; los dos coches se han diseñado en función de un tipo germánico que tiene pocos puntos en común con el usuario medio español; el Golf es mejor que el Kadett en este sentido, pero los dos coches exigen a su conductor un periodo de adaptación bastante largo hasta sentirse a gusto frente a los mandos; el Golf es mejor porque ofrece un asiento regulable en altura, permite situar la base, mientras que los pedales y la palanca de cambio quedan bastante bien situados; el Kadett falla en el capítulo de confort al volante, porque los pedales quedan bastante alejados, lo que exige unas piernas de buena longitud para llegar hasta ellos, la palanca de cambio queda demasiado próxima al cuerpo y el volante va dispuesto más arriba de lo deseable.

Los cuadros de mandos del Golf y el Kadett son parecidos y bastante sencillos: son cuadros que se consultan sin el menor problema, ya que sus relojes son muy grandes. Ninguno de los dos coches lleva testigo de reserva de carburante, una ausencia inexplicable en modelos que valen más de millón y medio de pesetas.

La visibilidad del Volkswagen es mucho mejor que la del Opel; la parte trasera del Kadett, muy alta y con un parabrisas de gran inclinación, reduce mucho el campo de visión, tanto si se mira directamente, como por el retrovisor.

FICHA TECNICA



	VOLKSWAGEN GOLF GT	OPEL KADETT GLS 1.6
MOTOR		
Disposición	Del. Transversal	Del. Transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.598 c.c.	1.595 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza accionado por correa	Arbol de levas en cabeza accionado por correa
Alimentación	1 carburador	1 carburador
Compresión	9,2 a 1	9,0 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos
Capacidad del depósito	42 litros	55 litros
Potencia máxima	90 CV a 5.800 rpm.	75 CV a 5.000 rpm
Par máximo	12,8 mkg. a 4.000 rpm.	12,75 a 2.500 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,8 km/h.	8,3 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	13,6 km/h.	14,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	20,8 km/h.	22,3 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	29,9 km/h.	31,6 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	37,5 km/h.	38,4 km/h.
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,1	3,5
Diámetro de giro	10,5 metros	10,5 metros
FRENOS		
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Ruedas independientes delante y semiindependientes detrás	Ruedas independientes delante y detrás
RUEDAS		
Llantas	De chapa, 5 x 13 pulgadas	De chapa, 5,5 x 13 pulgadas
Neumáticos	155 TR 13	175/70 SR 13
PESO		
En orden de marcha	945 kg.	890 kg.



Precio en la calle:
1.505.630 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Consumo.
- Prestaciones.

DEFECTOS

- Visibilidad hacia atrás limitada.
- Asiento trasero incómodo.
- Dirección pesada en maniobra.

Fecha presentación:
Septiembre del 84.
Importador: General Motors España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 220.
Plazo de entrega: Inmediata.

El Opel Kadett 1.6 GLS tiene un estilo muy aerodinámico servido por una mecánica bastante energética. El buen comportamiento del Kadett 1.6 GLS es uno de los mejores argumentos de este coche, que cautiva por su buena manejabilidad en cualquier condición.

Kadett, no sólo tiene más potencia que el del Golf, sino que además consigue consumos muy similares y, a veces inferiores, aunque las prestaciones sean bastante superiores a las de su rival.

El Kadett es más rápido que el Golf en velocidad punta, con una diferencia bastante grande, ya que el Opel es casi un 10 por 100 más rápido que el Volkswagen, lo que también se explica por su aerodinámica más desarrollada. El Kadett es también mejor que el Golf en aceleraciones y recuperaciones, aunque las diferencias en este aspecto sean mínimas como indican los cuadros.

El cuatro cilindros del Kadett tiene un carácter bastante más rabioso que el del Golf. Los dos motores son, sin embargo, bastante elásticos y aguantan bien los esfuerzos impuestos por unas transmisiones demasiado ahorrativas que quitan todo el nervio a las reacciones, tanto en cuarta como en quinta; el Opel Kadett es más eficaz que el Golf en este sentido, porque su motor tiene mayor empuje y la transmisión hace

gala de un carácter menos «tacaño».

La manejabilidad del cambio es mejor en el Kadett que en el Golf; en el Opel la única crítica a la caja es para la distancia algo larga que hay entre las distintas posiciones; la precisión es, sin embargo, absoluta y el mando es muy suave; en el Volkswagen los recorridos entre una y otra marcha son mínimos, pero el mando es bastante duro y no

EQUIPAMIENTO



	Golf	Kadett
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	SI	NO
Retrovisor regulable	NO	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevavinas eléct. (d/t)	NO/NO	NO/NO
Cerraduras centralizadas	NO	NO
Luz lectura mapas	NO	SI
Tapón carb. con llave	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI

CONSUMO



	Golf	Kadett
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 24,7 km/h. de media ..	9,9	9,7
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo ..	5,9	5,7
En conducción rápida ...	11,1	12,3
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo ..	6,6	6,9
A 140 km/h. de cruceo ..	8,5	9,3
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponder.	8,4	8,2
Recorrido (kilómetros) ..	600	460

OPCIONES: Opel Kadett GLS: Pintura brillante, 10.337; pintura metálica, 16.325; retrovisor pas. ajust. int., 10.970; retrovisores eléct. y term. 25.048; computadora de viaje, 31.549; volante ajustable en altura, 23.725; dirección asistida, 68.860; elevavinas delantero y trasero, 86.810; elevavinas delanteros, 47.927; faros antiniebla delanteros, 20.851; cerraduras centralizadas, 28.163; cinturones traseros inercia, 30.157; asiento conductor regulable altura, 7.477; techo solar deslizante, 56.077; llantas aleación, 49.141; portacassettes, 3.180.
VW Golf GT: Sin opciones.

SONORIDAD



	Golf	Kadett
A1 ralentí	51,3	55,0
A 60 km/h.	64,6	64,5
A 90 km/h.	69,7	68,0
A 120 km/h.	72,9	73,1
A 140 km/h.	75,7	76,0
A tope	78,9	80,2

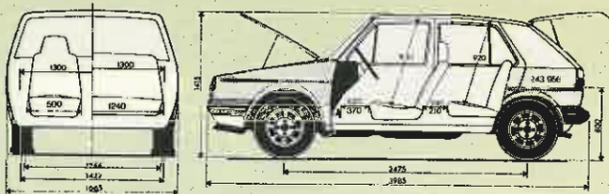
(Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.)

rencias se hacen más grandes; el Kadett va siempre por la trayectoria indicada por las ruedas delanteras, incluso en las curvas más cerradas, curvas en las que su única reacción extraña es un leve coletazo al final si se ha pasado a todo trapo. El Golf tiene unos límites más bajos, su tendencia a irse de morro salta a primer plano en cuanto se entra en una curva algo más rápido de lo normal; la carrocería, por su parte, se balancea demasiado, lo que produce la consiguiente preocupación, tanto en el conductor como en los pasajeros. El Opel da más confianza que el Golf en circunstancias difíciles, sobre todo porque sus movimientos son menos espectaculares y su tren delantero responde con muchas más prontitud a los mandatos del volante.

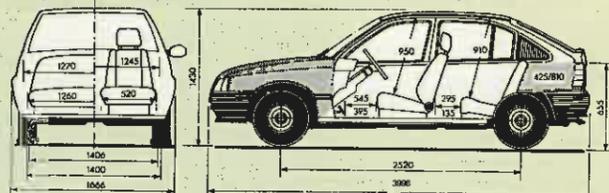
La dirección del Golf es algo mejor que la del Kadett, porque es algo más suave y además es más directa, ya que necesita menos vueltas para llevar las ruedas de un extremo a otro; en el Volkswagen basta con tres vueltas y media, mientras que en el Opel hacen falta más de cuatro. La dirección del Golf casi no exige ningún esfuerzo físico ni con el coche en movimiento ni en maniobras a coche parado, mientras que en el Kadett aparece cierta dureza cuando se calleja a poca velocidad.

Los frenos del Opel y el Golf son muy efectivos, pero en última instancia los del Volkswagen son superiores por-

VOLKSWAGEN GOLF GT



OPEL KADETT GLS 1.6



FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	Golf	Kadett
A 60 km/h.	14,0	12,0
A 100 km/h.	34,0	37,7
A 120 km/h.	47,0	56,0

PRESTACIONES

	Golf	Kadett
VELOC. MÁXIMA (km/h.) ...	155,0	169,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,9	18,3
1.000.000 m. salida parada	35,3	34,1
De 0 a 100 km/h.	11,9	11,0
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	21,9	21,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	24,3	23,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	40,5	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	44,3	44,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	14,2	13,3
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	21,3	18,9

Pon el abrigo al coche antes de que sea tarde.

El invierno no avisa. Puede llegar, como el año pasado, en cualquier momento y si os pillas por sorpresa a ti y a tu coche, lo vais a pasar mal, porque él lo va a sufrir y tú lo vas a pagar.

Pon el abrigo al coche antes de que sea tarde: ANTICONGELANTE CONCENTRADO UNIVERSAL KRAFFT. El mejor abrigo, porque es el que más resiste, el que mejor protege el motor y, además, el que más se lleva, porque sirve para todos los coches.

ANTICONGELANTE CONCENTRADO UNIVERSAL KRAFFT



Krafft



El cuadro de mandos del Golf GT se lee con toda facilidad, pero no es completo. Los asientos delanteros y traseros que se ven debajo de estas líneas son muy cómodos y recogen bien el cuerpo.



El volante del Kadett tiene un tacto delicioso, pero la postura frente a los mandos es poco cómoda para los usuarios de menor talla. El asiento trasero cansa bastante las espaldas delicadas.



bastantes silenciosas. El Kadett se balancea menos que el Golf cuando se circula mucho por carreteras de montaña, pero en suelos bacheados hay una cierta ventaja del Volkswagen sobre su rival porque su suspensión absorbe mejor los baches. Hay, por tanto, un claro empate entre ambos en este apartado.

CONCLUSION: PERSONALIDADES DIFERENTES

El Opel Kadett 1.6 GLS y el Volkswagen Golf GT son dos coches bastante diferentes entre sí, aunque responden a un mismo concepto. La diferencia entre uno y otro modelo está en su personalidad. Mientras que el Kadett tiene un carácter jovial y desenfadado, es bastante ágil y tiene un comportamiento tan noble como el de un buen deportivo, el Golf muestra un estilo mucho más familiar, más serio, que se refuerza con una calidad de acabado mejor y con una mayor atención a los pasajeros en cuanto se refiere a comodidad y amplitud. Se podría resumir la prueba al decir que los interiores del Volkswagen son más funcionales y la mecánica



Sistema de climatización del Golf
Es de funcionamiento sencillo, pero eficaz

que se detiene en menos distancia que su competidor; tal diferencia se va haciendo más notable a medida que aumenta la velocidad.

El confort de marcha es uno de los mejores argumentos del Opel y el Golf; las suspensiones filtran bien las irregularidades del suelo y las mecánicas son

BALANCE FINAL

	Golf	Kadett
Velocidad máxima	2.0***	1.0****
Aceleraciones	2.0****	1.0****
Recuperaciones	2.0**	1.0**
Consumo	2.0****	1.0****
Transmisión	2.0**	1.0****
Caja de cambio	2.0**	1.0****
Frenos	1.0****	2.0****
Dirección	1.0****	2.0****
Comportamiento	2.0****	1.0****
Aptitudes urbanas	1.0****	2.0****
Autonomía	1.0****	2.0**
Habitabilidad	1.0****	2.0****
Maletero	2.0**	1.0****
Confort	1.0****	1.0****
Posición conductor	1.0****	2.0****
Equipamiento	1.0**	1.0**
Calidad/precio	2.0****	1.0****

**** Excelente. **** Bueno. *** Normal. ** Regular.



Consola del Kadett
Bocas de aireación de buen tamaño

del Opel más racional. Pero a la hora de la elección, la diferencia de doscientas mil pesetas entre el Kadett 1.6 GLS desnudo, sin equipo extra alguno y el Golf GT, también desnudo, inclinan la balanza en favor del Opel.

FORD SCORPIO AUTOMATICO CONTRA MANUAL PARA CAMBIAR MENOS



ALONSO J. NETO

COINCIDIENDO con la aparición del Scorpio, Ford ha introducido un nuevo cambio automático de cuatro marchas con bloqueador de convertidor, con el que pretende haberse acercado a sólo un 1 por 100 de los resultados que se consiguen con el cambio manual. No es el primer cambio con un dispositivo de este tipo, puesto que los japoneses ya habían presentado hace algún tiempo cambios automáticos de este tipo. Pero sí es el primer cambio realizado por un fabricante europeo. A esta primera respuesta van a seguir las de otros fabricantes, como Peugeot-Citroën, que también han puesto a punto estos dos últimos años cajas de este tipo.

El bloqueo del convertidor se hace particularmente interesante en coches de potencias no demasiado elevadas, en las que esa pérdida por deslizamiento se deja sentir en forma más importante. Fabricantes de coches potentes no se muestran demasiado preocupados por el problema, que solucionan con sólo introducir en el convertidor un fluido mucho más denso que los motores de muchos caballos mueven sin dificultad y que a velocidad estabilizada tienen un deslizamiento mínimo. Estos

fluidos, metidos en convertidores de par para coches con motores más pequeños, los harían extremadamente perezosos. Hay que tener en cuenta que estos llamados convertidores de par no son más que un recipiente lleno de una silicona que se encarga de transmitir el movimiento que le imprime una turbina movida por el motor a un rotor, que a través de la caja de cambios y el diferencial está unido con las ruedas. Se ha conseguido que por cada 2,6 vueltas de la turbina, el rotor dé una. Este deslizamiento, que es necesario para las arrancadas y para poder transmitir todo el par del motor, supone una pérdida de potencia en otras condiciones, restando velocidad máxima y aumentando el consumo.

Consumos más próximos

Para comprobar las declaraciones de los técnicos de Ford, hemos realizado una serie de pruebas de consumo comparativas entre las versiones de transmisión automática y manual de cada una de las variantes que actualmente se ofrecen en España, la de motor cuatro cilindros y 2,0 litros, y la V-6 de 2,8 litros.

Los resultados obtenidos confirman las previsiones de los técnicos de Ford. Efectivamente, a velocidades crucero, un conductor que sea capaz de mantener una velocidad, las diferencias de consumo son mínimas —poco más de una décima de litro—, aunque siempre favorables al cambio manual, aunque los desarrollos del cambio automático sean más largos. Pero en cuanto aumenta el tráfico, siendo necesario hacer adelantamientos o se circula en carreteras de montaña, los consumos de los coches automáticos se disparan, aunque se conduzca con especial atención y suavidad. Y es que cada vez que se pisa el acelerador para efectuar un adelantamiento o salir de una curva, rara es la vez en que no se produce la reducción de marcha incluso a segunda, anulando el bloqueo del convertidor e imponiendo un consumo mayor. Y lo mismo ocurre en ciudad.

En lo que se refiere a las prestaciones, las diferencias existe, pero tampoco son importantes. Concretamente son seis kilómetros por hora en los 2,0, y de sólo cinco kilómetros por hora en los 2,8, en los que las dos versiones superan con facilidad los 200 kilómetros por hora.



COSTE POR KILOMETRO				
Km/año (ptas.)	2,0 Efi	2,0 Efi Auto	2,8 Efi	2,8 Efi Auto
10.000	12,0	13,0	14,0	15,5
15.000	11,8	12,8	13,8	15,2
20.000	11,7	12,7	13,7	15,1
30.000	11,6	12,6	13,6	15,0
50.000	11,5	12,5	13,5	14,9
Precios				
GL	2.627.807	2.739.807	—	—
Ghia	3.248.060	3.360.000	3.719.163	3.855.855

FRENTE A FRENTE

Overdrive y rueda libre

Además del bloqueo de convertidor de par en tercera y cuarta, parte del milagro de la reducción de consumo a velocidades estabilizadas, compete también a la superdesmultiplicación de la cuarta velocidad y a que en retención

el coche queda en rueda libre, tanto en tercera como en cuarta. Esto permite ahorrar combustible en zonas en bajada o simplemente cuando se trata de mantener una velocidad en autopista una vez que el coche está lanzado. Sin embargo, es un inconveniente en bajadas con alguna complicación, como el

descenso de algunos puertos de montaña, en los que para obtener freno motor hay que colocar el selector de cambio en dos o en uno, en caso de que sea particularmente violenta. El hacer esos descensos en segunda marcha —relación más alta que permite el selector en posición 2— supone el tener que tirar

CONSUMO

	2,0i	2,0i	2,8i	2,8i
	Manual	Auto.	Manual	Auto.
Litros/100 km.				
CIUDAD				
A 28,2 km/h. de media	11,7	12,9	13,8	16,2
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	6,6	6,7	7,8	8,0
En conducción rápida	12,5	14,2	14,7	16,8
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	8,0	8,1	9,8	10,0
A 140 km/h. de cruceo	9,4	9,6	12,6	12,8
A 180 km/h. de cruceo	12,3	12,6	16,5	16,8
AUTONOMIA MEDIA				
Consumo medio ponderado ...	9,8	10,6	11,6	13,1
Recorrido (kilómetros)	660	610	550	480

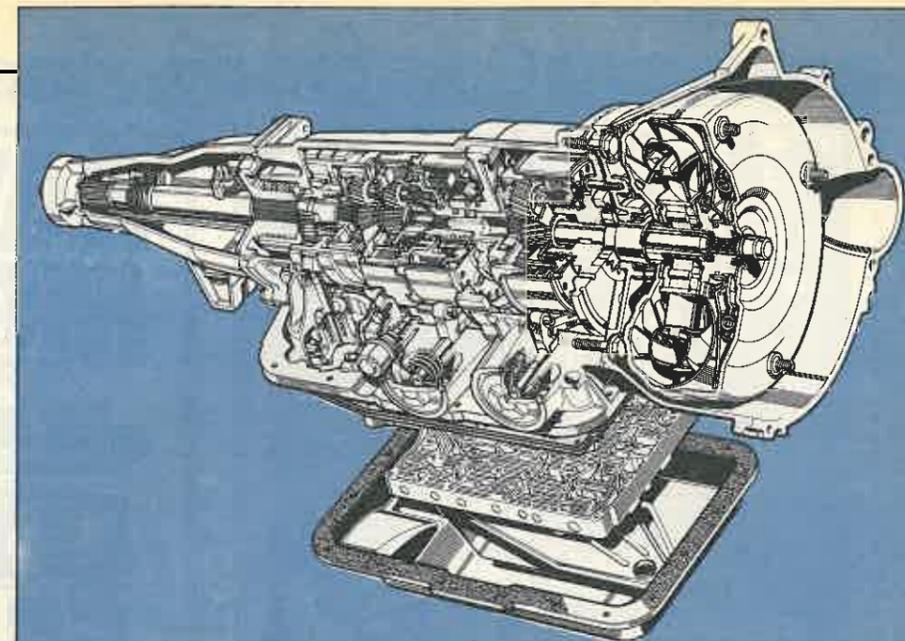
PRESTACIONES

	2,0i	2,0i	2,8i	2,8i
	Manual	Auto.	Manual	Auto.
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	188,6	183,9	207,1	202,1
ACELERACION				
400 m. salida parada	18,6	20,1	17,1	18,7
1.000 m. salida parada	33,8	35,7	31,2	33,9
De 0 a 100 km/h.	10,8	12,7	9,8	11,5
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	20,4	17,6	17,8	15,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	23,0	20,8	20,8	15,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ...	37,8	31,3	36,8	29,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ...	41,2	31,3	39,6	29,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	11,4	7,8	13,6	6,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	15,7	7,8	15,4	6,9

un poco del motor, pero no excesivamente. Hay que tener en cuenta que la segunda de los cambios automáticos puede llegar a los 115/120 kilómetros por hora.

Hay que aclarar de todas maneras que son pocos los puertos en que se haga aconsejable el colocar el selector en dos. En la mayoría de los trazados sinuosos se puede mantener la D, gracias en buena parte a la excelencia de los frenos de Scorpio y la seguridad suplementaria que proporciona su sistema antibloqueo.

En lo que se refiere al manejo de este cambio, en posición 1, se engrana únicamente la primera, que como ya hemos dicho ofrece freno motor; en posición 2, en aceleración partiendo de parados, entre los 18 y los 52 kilómetros por hora, según sea la presión que se haga sobre el acelerador y la carga del motor, pasa de primera a segunda, en la que se mantendrá siempre hasta que el coche vuelve a detenerse y tener que arrancar de nuevo (no hay, por tanto, posibilidad de reducir a primera y si hay freno motor); en D, se bloquea el convertidor y hay automatismo entre las tres primeras marchas, y en retención el coche queda en rueda libre sea cual fuera la marcha en la que hubiera estado rodando momentos antes de levantar el pie del acelerador; en DE, con el convertidor bloqueado, a partir de 75 kilómetros por hora si se está pisando con suavidad el acelerador, entra el overdrive que aumenta la desmultiplicación en un 25 por 100, si se pisa a



fondo se puede reducir hasta segunda.

Este cambio dispone de un sistema de protección que no acepta la selección manual de una marcha inferior a la que se está rodando, sino se está en una velocidad admisible, para evitar sobrerregímenes que puedan afectar al motor. Por ejemplo, no admite la reducción de tercera a segunda por encima de los 120 kilómetros por hora, y de segunda a primera por encima de 60 kilómetros por hora.

Esta es sólo una de las ventajas que ofrecen los cambios automáticos, que son más robustos al ser engranajes que

ruedan unos sobre otros constantemente sin tener que engranarse, y tener un sistema de embragues que no se puede accionar mal. Sólo necesitan una mayor atención en el mantenimiento de los niveles de aceite no sólo para lubricar, sino para mantener en buen estado de funcionamiento el circuito hidráulico que se encarga de accionar el cambio.

En contra de los cambios automáticos hasta ahora había que poner el mayor consumo y las más bajas prestaciones. Pero esas diferencias ya no son tan grandes.

Sergio Piccione

SUPER BUJIA BOSCH Potencia.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensada para sacar todo el rendimiento del motor. Para conseguir la máxima potencia. Una bujía capaz de alcanzar en menos tiempo la temperatura óptima.

Una bujía con núcleo de cobre en el electrodo central, que contribuye a dar más fuerza y mayor poder de aceleración. Es la Super Bujía Bosch. Exíjala, es pura potencia.



BOSCH
Así de seguro.

FICHA TÉCNICA

	2,0 EFI	2,0 EFI AUTO	2,8 EFI	2,8 EFI AUTO
MOTOR				
Disposición	Delantero longitudinal		Delantero longitudinal	
Número de cilindros	4 en línea		6 en V, a 90°	
Cilindrada	1.993 c.c.		2.792 c.c.	
Cigüeñal	5 apoyos		4 apoyos	
Distribución	Árbol de levas en cabeza		Árbol de levas central	
Alimentación	Inyección electrónica		Inyección electrónica	
Compresión	9,2 a 1		9,2 a 1	
Tipo de carburante	Gasolina super		Gasolina super	
Capacidad del depósito	70 litros		70 litros	
Potencia máxima	115 CV a 5.500 rpm.		150 CV a 5.800 rpm	
Par máximo	16,3 mkg. a 4.000 rpm		22,3 mkg. a 3.000 rpm	
TRANSMISION				
Tracción	A las ruedas traseras		A las ruedas traseras	
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	9,6	12,1	9,3	13,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	16,0	20,4	17,3	22,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	23,0	30,0	24,9	33,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	31,5	40,0	31,4	44,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	38,4	—	37,8	—
DIRECCION				
Tipo	Cremallera		Cremallera asistida, de relación variable	
Vueltas de volante entre topes	4,15		2,6	
Díámetro de giro	11,0 metros		10,8 metros	
FRENOS				
Sistema	4 discos, ventilados los delanteros, con ABS de serie			
SUSPENSIONES				
Tipo	Independiente en las cuatro ruedas			
RUEDAS				
Llantas	De acero, 6x14		De aleación, 6x14	
Neumáticos	185/70 VR 14		185/70 VR 14	
Peso en orden de marcha	1.265 kg	1.280 kg	1.340 kg	1.355 kg

DASAUTO, S. A.
Concesionario Oficial
Su OPEL en DASAUTO
Avda. Ciudad de Barcelona, 208
Tel. 252 53 00
MADRID
LLAMENOS
HOY LE PAGAREMOS MAS QUE NADIE POR
SU COCHE USADO KADETT ASCONA REKORD



Auto Beltrán s.a.
Caivet, 41-45 - Tel. 209 79 11 - BARCELONA

MERCEDES 190 D 2.5, a estrenar	ROLLS ROYCE SILVER CLOUD II, B-360
MERCEDES 190 E, a estrenar	BENTLEY 350, B-484
MERCEDES 300 D, a estrenar	PORSCHE, B-BC
MERCEDES 350, SE-S	PORSCHE 928, B-FB
MERCEDES 280, EB-DW	LINCOLN CONTINENTAL MARK IV
MERCEDES 240 D, M-DV	MERCURY COUGART, B-634
MERCEDES 240 D 3.0, B-CL	MERCURY COUGART XR-7, B-DG
MERCEDES 300 SEL, M-V	FORD MUSTANG MACH I, M-D
MERCEDES 450 SEL 6.9, B-FX	FORD MUSTANG descapotable, M-B
BMW 735 I, B-EV	LAMBORGHINI ESPADA, B-I
BMW 728, B-DV	TRIUMPH TR-5, B-EN
BMW 633 CSI, GC-I	OPEL KADETT SR 1600, B-EX
BMW 320 A, NA-I	VW 1302, B-FD
BMW 3.0 CS, M-AP	VW GOLF GLS Automático, B-E
BMW 2002 TI, B-DD	FORD GRANADA 2.3, B-EB
JAGUAR 3.8 S, M-522	FORD TAUNUS GLX, B-AC
JAGUAR MC-2, M-283	FIAT 130 Coupé, B-K
JAGUAR E descapotable	VOLVO 145 ranchera, B-EN
MAZDA 323, varios colores, a estrenar	CITROËN CX PALAS, B-CB

CONCESIONARIO OFICIAL **mazda**

ARGUELLES BLASCO DE GARAY, 37
CONCESIONARIO OFICIAL
Tels. 244 11 91 449 72 86 MADRID

SIENTA EL CONFORT Y DISFRUTE EL PLACER DE CONDUCIR UN CITROËN

En octubre, 8% interés en cualquier modelo

MOVILAUDIO S.A. Tel. 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

- Radio cassette PHILIPS AC 647 SEGURO INCLUIDO
- Altavoces PHILIPS 8761 25 W 6 PIONEER TS 1611 30 W
- Antena ¡¡INSTALADO! Garantía.

Todo por 24.000 Ptas.

- FINANCIAMOS 4 AÑOS
- ALARMAS
- REPARACIONES
- TELEFONOS
- EMISORAS

KENWOOD JBL ALPINE FUJITSU PIONEER PHILIPS

BAVIERA MOTORS
ES BMW
en todo

FREE TAX
Y también con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.
Concesionario oficial BMW
EXPOSICION Y TALLERES
Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00.
28050 MADRID.
EXPOSICIONES
P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90.
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

SEAT T. Galicia - Galiauto, S. A.

VEHICULO NUEVO SEAT-AUDI-VW CON UN RADIO-CASSETTE TOTALMENTE INSTALADO

AVENIDA DE OPORTO, 91 MADRID TEL. 472 31 96
EUGENIA DE MONTIJO, 100 TEL. 208 69 67

PEUGEOT 205 CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION ESPECIAL

MOTORLANDIA, S. A. EXPOSICIONES: General Yagüe, 55. Tel. 279 01 10. Paseo de la Castellana, 288. Tel. 733 96 98. Plaza República Dominicana, 6. Tel. 457 65 65.
SERVICIO Y RECAMBIOS: Avda. Manoteras, 2. Tel. 202 81 40. Su concesionario PEUGEOT-TALBOT



Movilauto, S. A.

EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Más de 20 años de experiencia en OPEL

Bravo Murillo, 36. Teléf. 446 62 50.
Bravo Murillo, 63. Teléf. 254 99 68.
Disponible en sistema Leasing.
Financiación hasta 36 meses.

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

REPUESTOS IMPERIO
(GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9.
Tel. 228 44 00 - 239 66 00

AUTO-RADIO
ALPINE (SERVICIO OFICIAL) SPARKOMATIC PIONEER
ALPINE CAR AUDIO SYSTEMS
PIONEER SPARKOMATIC
KENWOOD

NEUMATICOS
MICHELIN PIRELLI
(MONTAJES Y EQUILIBRADO GRATUITOS PRESENTANDO ANUNCIO)

FINANCIACION HASTA 36 MESES

CONSULTE NUESTROS PRECIOS
MONTAJES Y EQUIPOS
SONIDO 24 HORAS
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S.A.

- 200 automóviles de selección seminuevos.
- Con garantía firmada.
- Servicio de talleres esmerado.
- Condiciones económicas más ventajosas.

LIDERES EN EL MERCADO DE OCASION
Démos su confianza.
Paseo de las Delicias, 65 y 100 bis.
Tel. (91) 468 46 08-28045 MADRID



Ya tenemos ese Corsa que Vd. esperaba. Nuevos Opel Corsa 4 y 5 puertas.

Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4 y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de posibilidades que le ofrecen los Corsa. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí los tiene. Le esperamos con las puertas abiertas.

Vealos en **motor gas** Concha Espina, 20. Tels. (91) 250 15 18/61. MADRID
Victor de la Serna, 12. Tels. (91) 458 65 00/04



SEAT Castellana Motor, S. A.
CASTELLANA, 278
Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA Y GARANTIZADO HASTA 12 MESES FINANCIACION HASTA 36 MESES

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas - Sr. Arroyo

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS **SEAT Audi VW**
Red Seat. La garantía más fuerte

Vagma es LANCIA

López de Hoyós, 62
Avda. de los Toreros, 14.
Tels. 411 67 44 - 245 72 02
Talleres: Javier Ferrero, 3, 5 y 7
También placa turística

Talleres BENIA
ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52



FERNAN GONZALEZ, 39-TF 274 00 66
ACACIAS, 28-TF 488 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Peugeot 205. Varios modelos
- Ford Escort Laser 1.3, seminuevo
- Ford Fiesta modelo 84. Grandes facilidades
- BX 16 TRS, año 84
- Horizon GL, año 84
- ¡Ojalá Supermirafiori año 83, casi a estrenar
- Opel Corsa año 84, casi a estrenar
- Seat 131 Diplomatic
- Volkswagen Polo, gran oportunidad
- Ritmo CLX, sin entrada
- Seat 132, impecable, sin entrada
- Seat Panda año 84. Oportunidad
- Ford Fiesta, sin entrada, 8.000 ptas/mes
- Ford Escort Laser 1.6 Diesel, tres meses

CREDITOS A 4 AÑOS
9,5 % INTERES
INFORMACION:
274 00 66
VISITENOS EN NUESTRAS EXPOSICIONES
Fernán González, 39
Acacias, 20
NUESTRA MAYOR CUALIDAD
«LA CALIDAD»

MINUSVALIDOS

Aparatos adaptables a todos los vehículos nacionales e importados. Remitimos a toda España e instalamos en nuestros talleres. Veintiocho años de experiencia.

AUTOESCUELA



Fuente del Berro, 18
28009 MADRID
Teléfono (91) 401 60 91

ANUNCIESE EN MOTOR 16

ASPIRADOR TURBOKIT



12 V. 160 W.
Con juego de boquillas
Pídalo a su proveedor habitual

DISTRIBUIDO POR:



Nueva de Porta, 32
Tels. (93) 340 74 98 - 340 45 46
Télex 51130 FONOTX E 16 00672
08016 BARCELONA (España)

AUTOMOVILES CANALCAR

EL UNICO SITIO DONDE VD. PUEDE COMPRAR UN COCHE USADO, CON LA TRANQUILIDAD DE UNO NUEVO.



CANALCAR: MAS DE 200 AUTOMOVILES TOTALMENTE REVISADOS Y CON UN CARNET DE GARANTIA TOTAL DE PIEZAS Y MANO DE OBRA INCLUIDA, POR TRES MESES.

EXPOSICION Y VENTA
Martin de los Heros, 63. Teléfonos: 248 62 60 y 248 58 60
MADRID

TECNOLOGIA LIDER en COMERCIAL AUTO HISPANIA, S. A.

Ctra. Barcelona, Km. 11,300. Tel. 747 24 00.-Pº de la Habana, 74. Tel. 259 16 04



Talleres Emilio Arenas, S.A.

General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tels. 275 18 38-275 12 17-28001-MADRID

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIOS Y ALARMAS

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION



VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA. 7



GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS GOLD



SIN AMIANTO SUPREME

PARA SU COCHE MONTE PASTILLAS SIN AMIANTO PÍDALAS EN LOS COMERCIOS DEL RAMO

AMABEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.

MERCEDES BENZ
AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

MAES
VALENCIA, S. A.
J. COSTA, 34
Tel. 974 61 11
46005 VALENCIA



CONCESIONARIO CITROEN HISPANIA, S. A.
Nº 1 de la Avda. de Burjasot
Teléfono 347 86 25 VALENCIA-9



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Exposición-venta: Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono 475 47 93

Instalador oficial

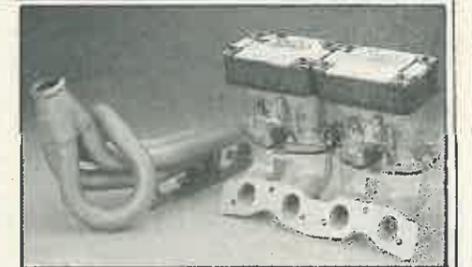


COLECTORES DE ESCAPE

- Mayor potencia
- Mayor aceleración
- Mejor combustión
- Menor consumo

KIT DE CARBURACION

- Aumento de potencia
- Mayor reprise y velocidad punta



ANUNCIESE EN MOTOR 16
500.000 LECTORES
ESPERAN SU MENSAJE

VALENCIA IMPORT, S. A.

C/ CISCAR, 41. VALENCIA. TELS. (96) 374 54 12-50



CONCESIONARIA MASERATI E INNOCENTI

SELECCION DE BERLINAS Y DEPORTIVOS, TOTALMENTE GARANTIZADOS

MERCEDES - PORSCHE
BMW Y OTRAS MARCAS



PARTICULAR vende Fiesta 1300, M-DZ. Perfecto estado, motor 6.000 km. Tel. (91) 274 82 48. Tardes, noches. Oportunidad.

VOLKSWAGEN 181. Jeep todo-terreno. Descapotable único en España. 850.000 ptas. 242 50 20. Comercio.
BMW 728i, 1983, igual nuevo, 69.000 km. Urge vender. Tel. 256 64 00. Madrid.

LUIS RAMOS VENDE

R-5 COPA GR-A

Relación cerrada, llantas, ruedas. Muchos extras

Tel. (91) 409 47 18
horas comercio



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

ENVÍENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe al 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 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 69.

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

TRAFICO CONTESTA

EN relación con la carta firmada por don Javier Cuena, de Coslada (Madrid), que publica esa revista en su número del pasado día 12, esta Dirección General se ve en la obligación de hacer las siguientes puntualizaciones:

Una vez que la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil recibió información del accidente, tardó menos de ocho minutos en llegar al lugar del mismo; incluso una patrulla de la Guardia Civil Rural de Tobarro que al tener conocimiento se dirigía al lugar del accidente, no llegó a personarse en él al haberlo realizado ya la de la Agrupación de Tráfico, continuando por ello el servicio que tenía encomendado. Evidentemente ni la Dirección General de Tráfico ni la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil pueden responsabilizarse de la tardanza en presentarse por parte de la Cruz Roja y ni siquiera de esos posibles 45 minutos que según dice el

comunicante transcurrieron hasta que apareció la pareja de motoristas. Por tanto, en este caso lo que falló fue la actividad de las personas que observaron el accidente, que o no lo comunicaron a tiempo o no lo hicieron de la forma adecuada.

Es sobradamente conocido por parte de toda la opinión pública la voluntad de esta Dirección General de hacer obligatoria cuanto antes la inspección técnica de los turismos particulares, porque la de los vehículos industriales ya lo es.

La prestación de ayuda sanitaria es evidentemente responsabilidad de las autoridades sanitarias, no de la Dirección General de Tráfico a la que está encomendada la coordinación e impulso de la misma, pero en modo alguno la creación de puestos de socorro con o sin dotación de ambulancias. Lo que sí tiene la Dirección General de Tráfico a disposición de todos los usuarios, y ha hecho una amplia divulgación de ello, es el Centro de Regulación de la Asistencia Mecánica y Sanitaria y al que se puede acceder

CRITICA DE TIENDAS

UN CONCESIONARIO MODELO

DESDE 1982 se conoce en Valencia la firma Valop, S. A. Es concesionario Opel.

En la avenida Peris y Valero, número 170, se encuentra su exposición, que dispone de 600 metros cuadrados destinados a la exposición de automóviles nuevos, sus instalaciones son modernas y espaciosas, pero aquí queremos hablar de sus instalaciones en la pista de Silla.

Se encuentran en el kilómetro 4,500, allí trabajan 28 personas, cinco de ellas atienden con amabilidad el departamento de ventas, disponiendo de 400 m.² de exposición de vehículos nuevos y otros 1.000 m.² cubiertos para exposición

del vehículo usado, en total las instalaciones de Valop, S. A., ocupan una superficie de 10.000 m.², 3.000 de los cuales son construidos; otros 3.000, dedicados a zonas verdes y viales, y 2.000, para aparcamiento descubierto.

Los trabajos de motor están atendidos por cinco mecánicos, y los de chapa, por otras cinco personas, disponiendo de cabina de pintura, el resto del personal atiende las oficinas y otros servicios.

Calificaciones: Exposición, 8; vendedores, 8; talleres, 8; recambios, 8,5; entregas, 8, y financiación, 7.

Agenda

Del 29 de octubre al 4 de noviembre

Televisión

El domingo día 3, dentro del espacio «Estudio estudio», que se emite a partir de las doce de la mañana por la Primera Cadena, televisión tiene previsto conectar con el circuito urbano de Adelaida para ofrecer el **Gran Premio de Australia de Fórmula 1**. También desde el Jarama se ofrecerá la carrera de motos de **Superprestigio**.

Automovilismo

El viernes 1 de noviembre está prevista la celebración del **Rally de Tierra de Cataluña**, que organiza el RACE. La prueba saldrá y llegará al pueblo leridano de Balaguer. El domingo, día 3, se correrá el **Autocross Almendralejo** y la **Subida a Jalzibel**, ambas pruebas puntuables para el Campeonato de España de Autocross y Montaña, respectivamente.

Motociclismo

Apretado fin de semana para los aficionados a las motos. Para el 2 y 3 de noviembre está prevista en Barcelona la **LV Vuelta Motociclista de Cataluña**, que organiza el Real Motoclub de Cataluña. Del 1 al 3, en el circuito del Jarama, se correrá el **Campeonato de España de Velocidad Junior** y el **Superprestigio Solomoto**. También el 3 de noviembre se celebrará la prueba correspondiente al **Campeonato de España de Motocross 125 c.c.**, que organiza el Moto Club Arganda y tendrá lugar en esta localidad madrileña.

Congresos

Del 4 al 10 de noviembre tendrá lugar en Gijón la **I Semana Iberoamericana de Tráfico**, que coincide con la **Exposición Monográfica de Bienes de Equipo para la Ordenación del Tráfico**.

por teléfono desde cualquier punto de España con sólo marcar el número (91) 742 12 13. Lamentablemente el señor Cuena no hizo uso de este servicio, ya que en caso contrario se hubiera producido la presencia de la Fuerza y el envío de algún medio de ayuda sanitaria en un plazo sin duda mucho más corto.

Carmen Palmero
Jefe del Gabinete de Prensa de la D. G. de Tráfico

POR QUE TE QUIERO TANTO

NUESTRAS mayores felicitaciones por el número 100 de la excelente revista que es MOTOR16, sin duda una de las más modernas e importantes publicaciones actualmente existentes en Europa. Esperando que podamos incentivar las excelentes relaciones entre nuestras revistas, me despido amistosamente.

José Vieira
Revista «Turbo», Portugal

**NUEVO:
TRIAL 4x4**

Ocio

EQUILIBRISTAS DE CUATRO RUEDAS

EL motor ruge gravemente. El todo-terreno se lanza con decisión hacia la pronunciada pendiente. El piloto, firmemente sujeto al volante, dirige el vehículo con precisión. El copiloto, asido a la barra antivuelco, está atento a la próxima maniobra. A mitad de la subida, un giro. Las ruedas delanteras se suspenden en el aire y las traseras empiezan a patinar. El copiloto, cual los de los «sides» de competición, se cuelga para hacer contrapeso. La situación, insalvable

para un conductor normal, no pasa de ser una filigrana más de las que abundan en un trial 4 x 4.

El pasado año, un grupo de aficionados catalanes comenzó a hacer competiciones de trial 4 x 4 en nuestro país. Si el trial de motocicleta es algo conocido y en cuyo desarrollo nuestras fábricas jugaron un papel preponderante, el que nos ocupa está dando sus primeros pasos en España de la mano de unos aficionados de Manresa. Los orígenes de este deporte hay que buscarlos en Inglaterra. Posiblemente a más de un lector le sorprenderá saber que el genio creador de los célebres Lo-

tus de Fórmula 1, Colin Chapman, se inició como constructor en esa especialidad. Su primer Lotus, el Mark 1, no era más que un Austin Seven modificado para la práctica del trial. Corría el año 1947 y en Inglaterra el trial estaba ya firmemente asentado. En la actualidad, junto a este país, es Francia e Italia donde goza de mayor predicamento.

Es precisamente en el vecino país donde se han inspirado los hombres del 4 x 4 Bages Club, los pioneros antes citados, para adaptarlo a las peculiaridades de nuestro parque automovilístico. Tras unas primeras pruebas sociales el pasado año, esta temporada ya



disputan una Copa de Cataluña, paso previo para poder celebrar un campeonato propiamente dicho. Esta Copa consta de ocho pruebas, de las que ya han tenido lugar la mitad, con la asistencia de unos treinta pilotos a cada una de ellas, lo que atestigua el éxito que la especialidad está teniendo.

La mecánica de las competiciones recuerda a las de las motocicletas, aunque con ciertas diferencias, que vamos a detallarles. Aquí el piloto no va solo, pero el copiloto, a diferencia de los rallies, no está para leer notas, sino que con el juego de su cuerpo tiene un papel primordial. Ayuda a equilibrar el coche en las ocasiones apuradas, que, naturalmente, son constantes, o bien, cargando el peso en una u otra rueda, facilita el que ésta no pierda tracción. Agarrado a las barras antivuelco, su labor semeja a la de un equilibrista, aunque en el fondo eso es lo que son los corredores de trial 4 x 4: equilibristas.

Antes de avanzar más, tal vez sea ilustrativo conocer la definición que el reglamento dictado por la Federación Catalana de Automovilismo da de esta especialidad: «Es una prueba en la que se franquean unos obstáculos a velocidad lenta, sin cronometrar y sin tiempo impartido.» Los obstáculos a salvar son las llamadas «zonas», en las que los participantes dirimen sus aptitudes.

Habilidad en «las zonas»

Las zonas, en número de doce a veinte en cada trial, están trazadas en grupos de tres o cuatro y tienen una longitud máxima de cien metros. No hay tiempo ni recorrido de enlace entre ellas, ya que los participantes deben desplazarse en grupo. Una de las particularidades es que las zonas deben ser abiertas por un vehículo de los de la categoría de serie, con lo que se garantiza que no son infranqueables. Como en las motos, los equipos llevan un carnet de control, en el que se les van marcando las penalizaciones. Estas varían según los casos, y las más representativas son las que afectan a «motor calado»; «contacto con los límites», es decir, con las estacas o cintas que delimitan la zona; «cese de la progresión», el vehículo queda inmóvil más de tres segundos, pero menos de tres minutos; «marcha atrás», es decir, hacer maniobra; el «fracaso», consistente en vehículo, piloto o copiloto salidos de la zona, salida o llegada sin pasajero y paro de más de tres minutos y, por fin, el «rechazo de zona».

Vista la reglamentación deportiva, pasemos ahora a la que afecta a los vehículos. Son tres grupos los establecidos: el A, con vehículos de serie de más de tres mil ejemplares construidos, con cuatro ruedas motrices, que se subdivide en tres clases: la I, con distancia entre ejes inferior a 2,20 metros; la II, que va desde este valor hasta 2,70 metros,

y la III, que supera esta medida. El grupo B corresponde a prototipos de cuatro ruedas motrices, y el C, prototipos de dos ruedas motrices. Estos últimos son los menos utilizados, mientras que el grueso de las inscripciones provienen del grupo A. Por el momento, para no frenar la llegada de posibles nuevos participantes, se están haciendo esfuerzos por mantener un espíritu lo más «amateur» posible y frenar la carrera armamentista, para que no suceda lo que en Francia, en donde ya se ha llegado a la creación de verdaderos monstruos, uno de ellos consistente en dos motocicletas unidas. Así las cosas, Nissan Patrol, Land-Rover, Jeep, Suzuki Santana, o aun Range Rover o Mercedes, constituyen el grueso del parque,



Se puede participar en tres categorías. Cualquier todo-terreno sirve para el trial

a los que se unen algunos antiguos jeep ex militares que convenientemente restaurados y acondicionados son, por el momento, los más competitivos. En ellos, una modificación muy habitual es la de instalar doble freno de mano,



Parar el vehículo en una zona o dar marcha atrás está penalizado. Como en el trial de motos, la habilidad es más importante que la velocidad

uno para cada rueda trasera, para así poder girar con radios muy reducidos. Ya que prácticamente cualquier todo-terreno sirve para practicar el trial 4 x 4, ésta es una especialidad muy asequible y, pese a lo que su espectacu-

laridad pueda hacer pensar, la mecánica no se castiga excesivamente, con lo que un coche empleado en competición puede servir luego para las excursiones familiares. Por lo menos éste es el estado actual de las cosas en el que este

deporte se mantiene en el estricto nivel de aficionados.

En lo que respecta a los gastos, la competición en sí no requiere grandes desembolsos una vez se posee el vehículo. Dado que esta faceta del automovilismo puede ir muy ligada al indudable auge que tiene el fuera-carretera en todo el mundo, los participantes potenciales son muy numerosos.

Las ambiciones de este grupo de entusiastas son dar a conocer esta especialidad, y su primera aspiración es que del mismo modo en que ellos han formado un núcleo en Cataluña, surjan otros en el resto de España, para así poder celebrar pronto competiciones en todo el país. De ahí a que cualquiera de las marcas que en nuestro país fabrican vehículos aptos para el trial 4 x 4 se anime y cree un trofeo sólo queda un paso. El paso que puede lanzar definitivamente el trial 4 x 4 en España.

A falta de dos pruebas para terminar la Copa de Cataluña, el Primer Trial Moto Club Igualada, el 24 de noviembre, y el 2.º Trial 4x4 Bages Club, el 15 de diciembre, ya hay equipo vencedor: Estarda-Vilamu, a los mandos de un Jeep-Mitsubishi preparado por Co-derma.

Texto y fotos: J. L. Aznar

En Rioja, el tinto es oro.



Carta de Oro. Rioja bien criado.



El Opel Manta supera las pruebas más difíciles para que usted lo tenga más fácil.

En los Rallyes de más prestigio: las pruebas más difíciles.

Aquí está el Manta superando todo.

A fondo. En las manos de los pilotos más exigentes; los mejores. Los que van a pedirle todo al Opel Manta.

Para que Vd. disponga de uno de los deportivos más experimentados del mundo.

Para que Vd. disfrute al con-

ducir un coche altamente competitivo. Y lo tenga fácil.

Haga la prueba: el Manta podrá superarla.

No en vano ya está acostumbrado.

Corra a ver su Opel Manta a cualquiera de los 350 puntos de venta y servicio Opel.

Y benefíciense con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit, de la

garantía total Opel por un año, del mantenimiento de su Manta cada 15.000 kms. y del servicio Opel Euroservice Assistance, que le mantiene a cubierto en toda Europa.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



MOTOS

SUZUKI GSX-R-750

PROHIBIDO
IR DESPACIO



La Suzuki GSX-R-750 es una de las pocas motos de serie construida con un criterio netamente deportivo, sin concesiones de ninguna clase. Su aspecto es tan agresivo que parece estar a la espera del banderazo de salida para una carrera de resistencia. El parecido con la GS-1000 de Moineau-Ubin (Campeo-

nes del Mundo de Resistencia en 1983) es grande, aunque en esta versión de calle denominada R, la moto ha sido domesticada en múltiples aspectos.

Desde su presentación en el Salón de Colonia, la Yamaha FZ-750 ha sido la gran rival, y más recientemente también la versión R de la Honda 750-VE. Sin embargo, ninguna de las dos riva-

les tienen una huella deportiva tan pura, aunque las prestaciones de las tres están al mismo nivel. También en la parte mecánica la Suzuki es una moto superlativa, tanto el motor como el chasis encierran soluciones técnicas derivadas de la competición, que solamente un conductor de gran experiencia puede aprovechar al máximo.



FRANCO Diez años después

Colaboran: Antonio Tovar, Javier Tusell, Josep Melià,
Fernando Jáuregui, José A. González Casanova,
David W. Pike y E. Miret Magdalena

DOCUMENTO INEDITO
Escribe Franco: 1939, directrices
económicas para el Nuevo Estado

LA HISTORIA DE "ESE HOMBRE"

Número especial dedicado a Franco en el X aniversario de su muerte. Con un DOCUMENTO INEDITO escrito por él en 1939: "Las directrices

económicas para el nuevo Estado." Conozca la historia del hombre que cambió la historia de España, este mes en Historia 16.

Precio en la calle:
1.395.000 pesetas

Importador: Avello-Suzuki. Avda. Moreda, s/n. Gijón.
Fecha de presentación: Salón de Colonia en 1984.
Número de talleres oficiales: 35 en España.
Garantía: Seis meses.
Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Motor potente.
- Buena estabilidad sobre asfalto liso.
- Frenos excelentes.
- Línea estética agresiva.

DEFECTOS

- Neumáticos de origen inadecuados.
- Consumo elevado.
- Bache en el funcionamiento del motor a 7.000 rpm.
- Sobre calentamiento del depósito del carburante.



Muy pocas cosas la diferencian de la campeona del mundo de resistencia. Para ir a tope es necesario que la carretera sea como un circuito de carreras.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



En la fabricación de la GSX-R, la reducción del peso ha sido el primer objetivo para conseguir así una moto con cien caballos de potencia y 193 kilos de

peso en seco. Esto es todo un récord al tratarse de un modelo de serie, sin cuidados artesanales.

El motor que la equipa es totalmente diferente al GSX anterior, y sobre todo se han reducido sus medidas al máximo, siempre conservando la misma estructura con cuatro cilindros en

línea, doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cada cilindro. El sistema TSCC de las cámaras de combustión se ha modificado en todas sus medidas, así como las válvulas, los pistones, las bielas, el cigüeñal, que además de tener un nuevo diseño están sensiblemente aligerados.

La refrigeración del propulsor es mixta aire-aceite, un sistema denominado por Suzuki S.A.C.S., que consiste en aprovechar el lubricante del motor también para el circuito de refrigeración líquida. Esta solución técnica está inspirada en el motor del caza americano P-51 Mustang, y las ventajas que derivan son básicamente cuatro: simplificar la refrigeración, reducir la sonoridad del motor, estabilizar los cambios térmicos, y sobre todo adoptar una solución técnico-publicitaria que infunde al modelo una característica diferente.

Como corresponde a un motor deportivo los conductos de admisión son prácticamente rectos, y los cuatro carburadores que los alimentan son del tipo Mikuni VM-29-SS, equipados con bomba de aceleración y con puertas planas.

El cambio se compone de seis velocidades con piñonaje a dientes rectos, así como la transmisión primaria. Las primeras tres marchas son más bien largas, al contrario de las restantes que tienen una relación casi cerrada como de competición.

Siempre con el propósito de reducir el peso, Suzuki ha equipado la GSX-R

FICHA TECNICA



SUZUKI GSX-R-750

MOTOR: Cuatro cilindros en línea. Refrigeración aire-aceite. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera del pistón: 70 x 40,7 milímetros. Cilindrada total: 749,68 c.c. Relación de compresión: 11:1. Par máximo: 7,3 kgm. a 8.750 rpm. Potencia máxima: 100 CV a 10.500 rpm.

ALIMENTACION: Encendido transistorizado. Cuatro carburadores Mikuni VM-29-SS.

TRANSMISION: Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Caja de cambio con seis velocidades. en baño de aceite.

BASTIDOR Doble cuna tubular de sección rectangular. Basculante en aluminio de sección rectangular. Suspensión delantera: horquilla telescópica hidráulica, con sistema antihundimiento. Suspensión posterior: new full floater, con monoamortiguador regulable.

DIMENSIONES: Longitud máxima: 2.125 mm. Anchura máxima: 745 mm. Altura máxima: 1.205 mm. Altura del sillín: 765 mm.

PRESTACIONES



PRESTACIONES (km/h.)

Velocidad máxima 230
Con dos personas 221

ACELERACION (seg.)

De 0 a 400 metros 11,3

CONSUMO



CIUDAD

En primera, segunda y tercera 8,2

CARRETERA

En conducción tranquila 6,8
En conducción rápida 9,2

AUTOPISTA

A más de 200 km/h. 12

VAMOS A POR ELLA. EN GRUPO.¹⁶

TV16

Foto: Bassat-Ogilvy/Mather

A por la Televisión. Privada, para seguir informando con independencia. Abierta a todos, para que, uniendo opiniones y tendencias, sea totalmente libre. Y, claro, en Grupo, porque la Televisión en Grupo 16 se ve mejor. Este es nuestro proyecto. Una TV pluralista, independiente, libre y, además, amena. En Grupo 16 estamos preparados para hacer realidad este proyecto. Por eso, vamos a por ella.

Con un chasis de doble cuna con tubos de aluminio de sección rectangular. Este ha sido estudiado con la ayuda del CAD (Computer Aided Design) por intentar abaratar los costos de fabricación y a la vez conseguir gran fiabilidad.

El conjunto pesa 10,7 kilos, y se diferencia de los demás chasis, además de por el peso, por tener la zona de la dirección y donde va sujeto el basculante fundidas en una sola pieza y soldadas posteriormente a la parte restante del bastidor.

La suspensión posterior que Suzuki ha llamado New Full Floater, se diferencia del anterior por tener el amortiguador apoyado en la parte superior al chasis, similar al Pro-Link de Honda.

El comportamiento de la GSX-R es tan excitante como contradictorio. Una vez sentados en ella se aprecia claramente que esta moto no concede ninguna clase de comodidad; las rodillas muy dobladas, los brazos estirados hacia delante abrazando el depósito del combustible, y enfrente el cuadro de mandos al estilo racing, con el cuentarevoluciones en el centro, que empieza a marcar desde las 3.000 revoluciones por minuto.

A los pocos instantes de arrancar el motor alcanza su grado óptimo de funcionamiento y al más leve toque de acelerador responde con inmediatez manifestando un carácter agresivo. Su respuesta se divide en dos partes: hasta las 6.000 revoluciones por minuto es elástico y aprovecha perfectamente los desarrollos largos de las tres primeras velocidades, a partir de ahí hasta sobrepasar las 7.000 revoluciones por minuto ratea y da tirones para luego empezar a responder de forma salvaje, alcanzando las 10.500 revoluciones por minuto con sorprendente velocidad. En este margen es donde la conducción precisa ser decidida, con un constante uso del cambio, que gracias al corto desarrollo de las últimas marchas permite conducir en el sentido estrictamente más deportivo.

La GSX-R se comporta de forma fiable siempre y cuando el asfalto sea perfectamente liso y el trazado tan exacto como el de un circuito. En estas circunstancias la moto es estable, frena a la perfección, recupera con rabia y permite inclinaciones propias de una moto de competición. Todo esto, aderezado por una gran exactitud en mantener la trayectoria marcada. Especialmente al trazar curvas enlazadas se aprecia la ligereza de la moto que permite un manejo ágil y descansado.

Sin embargo, al rodar en carreteras normales todo esto desaparece y la conducción se convierte en algo difícil, poco agradable, y en muchos casos peligrosa. La sensibilidad del chasis a las anomalías del asfalto es excesiva y es suficiente encontrar una pequeña grieta en el suelo o unos leves baches para



La terminación del motor es impecable, y algún apartado se queda pobre, como el cuadro de instrumentos o el aislamiento del calor del depósito de gasolina.



que el comportamiento de la moto se altere hasta límites preocupantes. Seguramente por esta razón Suzuki, que fue la primera marca en adoptar la llanta de 16 pulgadas delantera, ha equipado la GSX-R con una de 18 pulgadas, cosa que reduce la sensibilidad en la dirección.

Un inconveniente de considerable importancia es la falta de adherencia de los neumáticos Bridgestone Exedra que equipan la moto de serie. Estos no están a la altura de las circunstancias y obligan al comprador de la GSX-R a su inmediata sustitución si desea disfrutar de las prestaciones de una moto como ésta.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



En el caso de las motos deportivas el acabado es bueno sólo en esos modelos de fabricación artesanal, como Bimota, con el correspondiente precio astronómico.

La GSX-R está concebida como una moto de competición, algo más cuidada, pero el acabado y el equipamiento está siempre en función del peso y de la efectividad, sin poder incurrir en accesorios superfluos.

La terminación del motor es soberbia, y cabe decir que esta moto es igualmente atractiva con carenado o sin él. El carenado ofrece buena aerodinámica y amortigua sensiblemente la sono-

ridad del motor. Los dos faros que la equipan permiten una conducción nocturna relajada.

El cuadro de mandos es de lo más espartano, está montado sobre esponja sintética como en los modelos de competición, y se compone del velocímetro, el cuentarevoluciones y los habituales testigos luminosos.

Sería un detalle muy útil si el depósito del combustible estuviese aislado del calor que desprende el motor. El actual sistema llega a calentar con exceso el depósito y obliga a conducir con las rodillas separadas.

VALOR-PRECIO



Para disfrutar de un GSX-R-750 hay que desembolsar 1.395.000 pesetas, que es su precio con todos los impuestos pagados, a falta del seguro y el transporte.

En compensación a esta cifra se puede gozar de una moto casi de competición, capaz de rodar a 230 kilómetros por hora y de recorrer los 400 metros con salida parada en 11,3 segundos. Además de estas prestaciones, la línea estética de la GSX-R es un regalo para la vista de cualquier aficionado a las motos deportivas, sin olvidar que todo esto está respaldado por una mecánica de última hora.

Gigi Corbetta



VOLVO 240 TURBO DENTRO DEL CAMPEON

A L adjudicarse la carrera celebrada hace quince días en el circuito de Estoril, Volvo ha conseguido el Campeonato Europeo de Turismos, y sus pilotos, Gianfranco Brancatelli y Thomas Lindstrom, el de pilotos. El día siguiente a la última carrera del campeonato, celebrada en el Jarama, tuvimos la oportunidad de probar los coches del equipo Eggenberger, principal artífice de la victoria de Vol-

vo, así como el coche del equipo Magnum, que ha secundado brillantemente al equipo Eggenberger. Los coches derivan directamente de los 240 Turbo de serie, a los que se les han aplicado todas las mejoras permitidas en grupo A. El motor desarrolla una potencia de 340 caballos, y la velocidad máxima es superior a los 250 kilómetros por hora. Externamente mantienen un aspecto muy parecido al original, a excepción de un alerón tra-



Gianfranco Brancatelli y su jefe de equipo, Bo Wikas, explicaron todos los pormenores de los Volvo de competición

sero y de las llantas de aleación de 16 pulgadas. En el habitáculo la cosa cambia, ya que todos los paneles de insonorización, moquetas, asientos, etcétera, han sido quitados para aligerar peso. Tan sólo hay un asiento tipo baquet para el conductor. El volante es metálico, forrado de cuero, de un diámetro algo más grande de lo normal en un co-



INFANTA TIFOSI

La afición de la Familia Real a los deportes del motor no es ningún secreto. Así que el príncipe Leopold von Bayern aprovechó su estancia en el Jarama para invitar a su prima, la Infanta Cristina, a dar unas vueltas en su Volvo de carreras. A media mañana se presentó en el circuito del Jarama la Infanta, conduciendo su flamante Kadett GSi. Después de presentar a sus compañeros de equipo, el príncipe invitó a la Infanta a subir al

coche y ella, sin dudarlo, se puso el casco y se sentó en el asiento del acompañante. El príncipe se empleó a fondo durante las vueltas que dieron, puesto que apenas rodó unos dos segundos más lento que en carrera. La Infanta, cuando se bajó del coche, declaró que había disfrutado como en su vida y que la bajada de Bugatti le había producido una de las sensaciones más fuertes que recordaba.

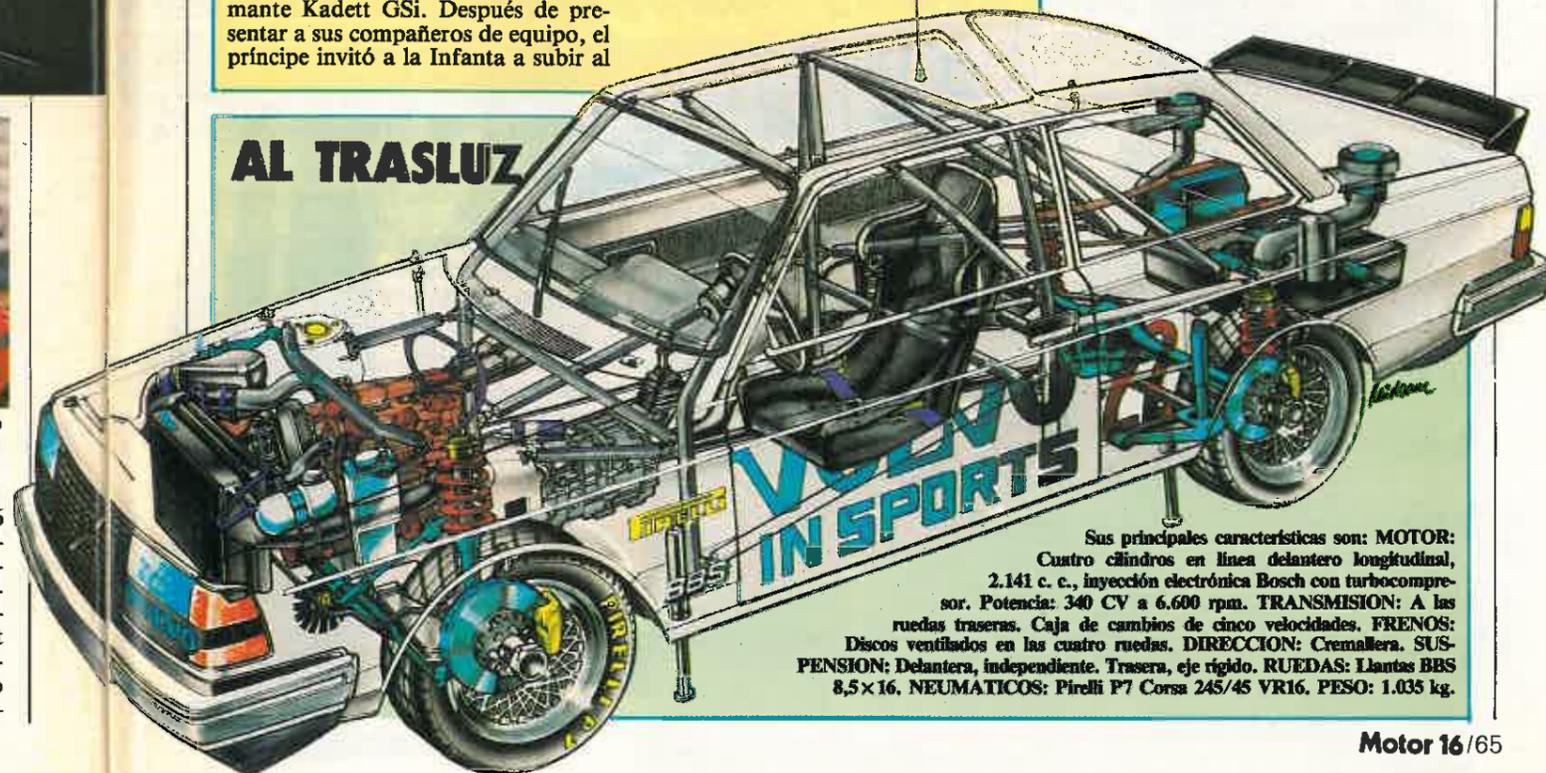
che de competición. El cuadro de mandos es totalmente distinto, y toda una serie de relojes, entre los que destaca el cuentarrevoluciones, ocupa la totalidad del tablero. A la derecha del mismo hay una serie de interruptores que accionan las bombas eléctricas, el motor de arranque, etcétera. Aunque en teoría los coches de Eggenberger son similares a los de Magnum, hay algunas diferencias de importancia, ya que, por ejemplo, la dirección no es asistida en estos últimos.

Aceleración brutal

Una vez en la pista, es sorprendente la brutal aceleración en cuanto se superan las 4.600 rpm., que es cuando el turbocompresor actúa a plena carga. En los coches que la dirección no es asistida, el esfuerzo que hay que hacer sobre el volante es considerable. Los frenos son excelentes, pero requieren un gran esfuerzo sobre el pedal; por contra, el embrague y el cambio de marchas son tan fáciles de accionar como en un coche de calle. El cambio de marchas tiene un mecanismo que bloquea la primera velocidad con un gatillo, para impedir que se pueda meter por error.

A ritmo de carrera se cambia de marcha 23 veces por vuelta, lo que implica unas tres mil quinientas veces a lo largo de toda la carrera. El comportamiento es excelente, pero es necesario habituarse para atenuar la falta de potencia a bajas revoluciones. Por debajo de 4.000 rpm., es nula. Por ello hay que conducir con anticipación, es decir, acelerar antes de lo normal para

AL TRASLUZ



Sus principales características son: **MOTOR:** Cuatro cilindros en línea delantero longitudinal, 2.141 c. c., inyección electrónica Bosch con turbocompresor. Potencia: 340 CV a 6.600 rpm. **TRANSMISION:** A las ruedas traseras. Caja de cambios de cinco velocidades. **FRENOS:** Discos ventilados en las cuatro ruedas. **DIRECCION:** Cremallera. **SUSPENSION:** Delantera, independiente. Trasera, eje rígido. **RUEDAS:** Llantas BBS 8,5x16. **NEUMATICOS:** Pirelli P7 Corsa 245/45 VR16. **PESO:** 1.035 kg.

que la potencia actúe en el momento justo. En curvas rápidas, que se pueden tomar a plena potencia, el coche se comporta perfectamente; eso sí, hay que apuntar bien a la entrada de la curva, porque una vez dentro a esa velocidad no hay posibilidad de corregir la trayectoria.

En curvas lentas el coche tira de morro hacia fuera de la curva mientras no se acelera. En cuanto se acelera y entra el turbo, el comportamiento cambia, y es entonces el eje trasero el que manda. Este punto es el más crítico, ya que hay que afinar mucho con el acelerador para que no se produzca un trompo. El tirón del eje trasero hay que controlarlo, sobre todo, con la dirección, ya que si se levanta el pie del acelerador el coche pierde potencia y tarda unas valiosísimas décimas de segundo en volver a darla.

En la jornada que compartimos con los hombres de Volvo, tuvimos la oportunidad de rodar con Brancatelli y con el reciente campeón de Europa de Fórmula 3000, Christian Danner. Los estilos de uno y otro son totalmente distintos. Brancatelli es, sin duda, el piloto más rápido de cuantos participaron en la carrera del Jarama. Su dominio es total, y su capacidad de anticipación a las reacciones del coche es sorprendente. Cuando en medio de la curva entra



El Volvo, pese a su tamaño, es ágil, y se pasa por las curvas más difíciles sin problema. El turbo a plena potencia, antes de que se produzca el temido tirón, ya comienza a corregir la posición del volante. El italiano nos sorprendió por su peculiar forma de trazar alguna de las curvas del Jarama. Por ejemplo, al llegar a las eses de Le Mans, traza por dentro las dos curvas, corrigiendo continuamente la trayectoria. Tal vez la parte más impresionante del circuito es la bajada de Bugatti. A la horquilla se llega en cuarta y se reduce rápidamente hasta segunda. Esta curva es particularmente delicada, ya que hay que dosificar el gas, porque de lo contrario el trompo está asegurado. Brancatelli comentó que el Volvo es un coche que se desenvuelve bien en circuitos rápidos, pero que, por contra, es bastante difícil de conducir en circuitos muy sinuosos, como el Ja-

rama. Los Rover se adaptan mejor a este circuito, principalmente por tener un motor más progresivo que es muy potente desde pocas revoluciones. Para él la carrera fue agotadora, pero no tuvieron ningún problema, excepto un consumo de gasolina algo superior al esperado y algunos problemas con la palanca del cambio, que se había desplazado y obligaba al piloto a adelantarse para engranar la segunda y la cuarta velocidad.

Christian Danner no está tan habituado como Brancatelli al Volvo, ya que es su primera carrera con este coche, pero sus opiniones coinciden con las del italiano. Su estilo de conducción es diferente, ya que sus trayectorias son las normales y su estilo es más fino. Las curvas rápidas, tal y como «la del túnel», las toma con una facilidad increíble, a pesar de que con estos coches se pasa en cuarta velocidad a tope, lo que implica una velocidad algo superior a los 150 kilómetros por hora. En la recta del Jarama la velocidad máxima que alcanzan es de aproximadamente unos doscientos treinta kilómetros por hora, lo que resulta bastante impresionante para unos coches que, si bien están profundamente elaborados, derivan de los fabricados en serie.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

RALLYE CATALUÑA QUESTION ITALIANA



HACE tan sólo quince días, el Rallye de Cataluña se presentaba como el más interesante del año, con el título por dirimir entre Sainz y Serviá, el Lancia S4 debutando y la posibilidad de que el piloto catalán se clasificase segundo en el Campeonato de Europa. Sin embargo, la adjudicación del título nacional en el Rallye de San Froilán hacía que el piloto del Renault no se presentase en Cataluña, adonde tampoco acudirían ni Beny ni Zanini, ambos ya desinteresados en el campeonato.

Y fue una lástima, porque con nada menos que cinco Lancia 037 en la salida, el acompañamiento de alguno de los pilotos punta españoles hubiera sido más que interesante.

En efecto, la decisión de esta prueba para el Campeonato de Europa atraía a los dos pilotos de la escudería Tre Gazelle-West, Andrea Zanussi y Mauro Pregliasco, así como al semioficial Maurizio Tabaton, con el Lancia de la escudería Grifone, en su primera participación fuera de Italia. Por si fuera poco, al Lancia de Salvador Serviá se sumaba el oficial del mundial, Henri Toivonen, con un Martini Lancia que, indiscutiblemente, partía como favorito.

Lamentablemente, en el primer tramo abandonaba Serviá al fundir una biela, y en el segundo, un fuerte accidente de Toivonen dejaba el Rallye sin sus dos protagonistas. Iba a ser una

cuestión de Lancia (ya lo era), con el belga Droogmans (buscando puntos para el campeonato de su país) y su Porsche como árbitro. Por si fuera poco, Claudio Caba también se salía de la carretera y dañaba el Ferrari dos válvulas que había utilizado el año pasado Zanini.

Tras el accidente de Toivonen fue Zanussi quien heredó la cabeza, pero en el tramo siguiente un inesperado Tabaton le daba la réplica e iba poco a poco distanciándose, hasta que un error en la elección de ruedas del piloto de la West le alejó definitivamente de la ca-

beza (más de dos minutos), decidiendo aflojar el ritmo e intentar puntuar en el europeo lo más posible. Sin embargo, el joven farmacéutico no cometió el menor error en las dos noches lluviosísimas y se adjudicó no sólo la victoria, sino el subcampeonato continental.

Tras estos hombres de cabeza, tampoco vimos luchas «sectoriales». Rafael Martorell logró no sólo el primer puesto entre los pilotos y coches españoles con su Talbot Samba semioficial, sino el quinto puesto absoluto, por delante de un siempre incisivo Arqué, más preocupado en ganar el grupo A

Los pilotos de la Tre Gazelle-West, Andrea Zanussi y Mauro Pregliasco, venían a España a buscar puntos para el Campeonato de Europa, pero salieron escaldados porque Maurizio Tabaton (foto superior) se llevó el gato al agua consiguiendo el Subcampeonato de Europa.



PUEDES RODAR CON JACQUES LAFITTE EN EL JARAMA.

PIRELLI TE INVITA.

Si montas tus cubiertas Pirelli P6 entre el 1 de Octubre y el 15 de Noviembre, tendrás la oportunidad de participar en el Curso de Conducción Deportiva que dirigirá el piloto de Fórmula 1 Jacques Lafitte en el circuito del Jarama. Además, en el momento de la compra de tus nuevos neumáticos Pirelli P6, recibirás "ya" un cassette de Jacques Lafitte con consejos prácticos para la Conducción Deportiva.

Monta ahora unos Pirelli P6.



PIRELLI P6
LA HUELLA DEL DEPORTIVO





Una vez más, Arqué (foto superior) venció en grupo A. El primer español clasificado fue Martorell con el Talbot Samba que cuajó un magnífico rallye.



EN DIRECTO

- El accidente de **Toivonen** obligó a una revisión médica del piloto italiano, que se ha resentido de su antigua lesión vertebral causada en el Costa Esmeralda, en abril pasado. Los médicos le han recomendado reposo absoluto durante un par de meses, lo que podría entorpecer su participación en **Montecarlo**.
- Y hablando de accidentes, reseñar el de **J. B. Pino**, en Barcelona, en un semáforo, al patinar su Fiesta calzado con Sliks. Su copiloto, **Marcos**, se hizo un corte en la cabeza. Al regreso de la clínica, en la que le dieron un par de puntos, fue embestido por un coche, destrozando el de su asistencia. ¡Mal día para los asturianos!
- El Rallye Valeo se presenta interesante: **Beny Fernández** tomará la salida con el Opel de Frequelin, para ver si hay grandes diferencias respecto al Manta 400 de GM España. Uno de los dos coches oficiales de los que dispone será confiado a **Josep Arqué**, como premio a su triunfo en grupo A.
- Tras el resultado del Catalunya, todo puede ocurrir en el trofeo Opel Corsa, con **Loza**, **Otero** y **Collin** como posibles ganadores absolutos. Quien más posibilidades tiene es **Loza**, pero los otros dos pilotos no van a dejárselo fácil.
- La marca de **Salvador Serviá**, de terminar diez pruebas seguidas, no ha podido batir la establecida por **Jorge de Bagration** con el Stratos. Está cla-

ro que los Lancia en España tienen un patrón muy trabajador. **Jorge** logró finalizar 13 pruebas consecutivas, lo que le valió el título nacional en 1979.

- **Salvador Serviá** había pedido un nuevo motor para disputar el Catalunya, pero los trabajos de homologación del S4 impidieron cambiarlo, por lo que salió con el mismo que había disputado el Príncipe y el San Froilán. En las pruebas previas no dio problemas, pero en cuanto comenzó el Rallye y se apretó el acelerador, se fundió una biela y se acabaron las esperanzas de un Subcampeonato de Europa para el piloto español.
- **Vicente Aguilera**, quien durante años pasados se ocupó del departamento técnico de competición en Seat, vuelve a la carga para hacer más competitivos los Ibiza de la Inter. Se trabaja sobre las suspensiones y el mando del cambio, así como sobre el repartidor de frenada.
- El Rallye de Gerona ha logrado la puntualidad para el Campeonato de Europa en la temporada próxima. Con coeficiente uno, será la sexta prueba española puntuable para el continental. El año 87 sólo se permitirán cinco pruebas por país.
- Al menos tres Opel Kadett GSi grupo A podrían el año próximo hacer el Campeonato de España, apoyados más o menos oficialmente por GM: **Josep Arqué**, **Antonio Sainz** y **Lamberti II** son suficiente garantía para que el equipo oficial desista de alinear un cuarto vehículo.



Josep Bassas ha logrado finalmente el triunfo nacional entre los coches de serie y ha dado a Renault una satisfacción que no tuvo en el campeonato absoluto.

(lo que hizo sin grandes problemas y con una discreta oposición del andorrano Serra) que en escalar puestos en la *scratch* (lo que era, por otro lado, misión imposible).

En la lucha en grupo N, Pep Bassas siempre llevó las de ganar, con Rizo con problemas de eje trasero que permitieron a Santacreu y a Pradera superarle. Cuando Muñoz pudo al fin poner las cosas en su sitio y colocarse segundo en el grupo, una salida de carretera le apartó de la prueba.

Lo más emocionante se dio entre los Corsa. Le bastaba a Loza terminar entre los primeros para ganar el campeonato, lo que le hizo comenzar la carrera con mucha tranquilidad. Sin embargo, la rotura del cable del acelerador le obligaba a abandonar. Con ello, Otero

tenía bastantes posibilidades, pero tampoco se decidía a atacar a fondo, dejando que Augustin se marchara irremisiblemente, con Collin algo más retrasado.

Finalizaba la primera etapa con Augustin a cuatro minutos de Otero y Collin prácticamente empatados, pero el líder tenía graves problemas de dirección, que en la segunda etapa iban a retrasarle paulatinamente. Fue entonces cuando Collin apretó y se distanció de Otero. Tras esta victoria del madrileño y el segundo puesto del gallego, es éste quien se sitúa en cabeza del trofeo, pero con un resultado más que Loza. Collin es tercero, también con cinco resultados, por delante de Augustin. Todo va a decidirse en el Valeo dentro de quince días.

Por lo demás, poca historia. Juan Carlos Pradera no tuvo el menor pro-

Tercer puesto para el belga Droogmans y su Porsche. Entre los Corsa (abajo izquierda), Collin superó a sus rivales. Entre los Ibiza se impuso Solé.



A BORDO DEL LANCIA S-4

MONTAÑA RUSA MOTORIZADA

POR gentileza de Lancia, MOTOR 16 tuvo la oportunidad de subir al S-4 de Toivonen antes de la salida del Rallye.

Nos introducimos en el habitáculo, que nos parece amplio pese a tratarse de un coche de rallyes. Nos atan los arneses y Henri Toivonen nos pregunta con la mirada «¿Estás listo?» Asentimos con inocencia. Y el muchacho, súbitamente, pisa con vigor el acelerador, con lo que nuestra cabeza, inerte, se nos va de un porrazo hacia atrás. Cuando apenas la dominamos aparece el primer viraje. Frenamos instintivamente, pero Henri sigue con el acelerador a fondo. Cuando ya nos imaginamos en el campo, otra vez se nos dispara la cabeza. Esta vez hacia adelante, haciendo una reverencia, pues el finlandés ha frena-

do, reducido varias marchas —no podemos decir cuántas— y peleándose algo con el volante mete el coche en el viraje. Lo negocia en un amplio derrapaje, controlado con el acelerador y el volante. A partir de ahí, todo se repite: los frenazos en el último instante, los cambios de velocidad rapidísimos, los golpes de volante y naturalmente nuestros involuntarios saludos con la cabeza que puntúan fielmente cada maniobra de aceleración o frenado. Henri Toivonen nos da una breve demostración de poder con el Lancia Delta S-4 en la pista de Can Padró, cerca de Barcelona. Desgraciadamente cuando empezamos a acostumbrarnos a tan salvaje trato, Henri frena suavemente y se detiene frente al siguiente que va a subirse en esta especie de montaña rusa motorizada...

Después de bajarnos, reflexionando y poniendo en orden ese cúmulo de sensaciones registradas en tan poco tiempo, nos damos cuenta que lo que más nos ha impresionado ha sido la capacidad de frenada del coche. Toivonen lo detenía en un espacio que en cada ocasión traicionaba nuestros

reflejos. La aceleración, la estabilidad, la adherencia de las cuatro ruedas motrices, siendo extraordinarias, no nos dejaron la misma impresión que esas frenadas ultracortas. Punto y aparte es cómo Toivonen maneja los pedales. Con el pie derecho sólo acelera y es siempre con el izquierdo con el que frena, y en cuanto la ocasión lo requiere, con el que también embraga, o hace ambas cosas a un tiempo. Es la escuela finlandesa de conducción...

J. L. Aznar



CLASIFICACIONES

1, **Tabaton-Tedeschini** (Lancia 037), 5 h. 57 m. 13 s.; 2, **Zanussi-Cresto** (Lancia 037), a 3 min. 20 seg.; 3, **Droogmans-Joosten** (Porsche 911), a 15-31; 4, **Pregliasco-Bianci** (Lancia 037), a 18-37; 5, **Martorell-Bou** (Talbot Samba), a 38-52; 6, **Arqué-Montanyola** (Opel Manta GTE), 1.º grupo A, a 42-35; 7, **Serra-Besoli** (Peugeot 205 GTi), 2.º grupo A, a 50-36; 8, **Bassas-Mas** (R-11 Turbo), 1.º grupo N, a 53-46; 9, **Santacreu-Santacreu** (R-5 GT Turbo), 2.º grupo N, a 57-12; 10, **Pradera-Olaizola** (Peugeot 205 GTi), 3.º grupo N, a 57-25.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1, **Serviá** (1.581 puntos); 2, **Sainz** (1.419); 3, **Fernández** (1.022); 4, **Arqué** (1.007); 5, **Bassas** (867); 6, **Martorell** (754); 7, **Pradera** (728); 8, **Muñoz** (723); 9, **Pino** (446); 10, **Loza** (439).

CAMPEONATO DE EUROPA

1, **D. Cerrato** (409 puntos); 2, **F. Tabaton** (264); 3, **A. Zanussi** (250); 4, **M. Biasion** (245); 5, **M. Pregliasco** (242); 6, **S. Serviá** (231).

COPA DE EUROPA DE F-3 LOS JOVENES LEONES

Nuestro pilotos se han portado magníficamente en el circuito francés de Paul Ricard donde se ha disputado la Copa de Europa de Fórmula 3. Luis Pérez-Sala ha sido quinto y Adrián Campos octavo en una carrera ganada por el italiano Caffi.



Luis Pérez-Sala, en una lucha sin cuartel, consiguió terminar en un excelente quinto puesto.



Adrián Campos, con problemas de neumáticos, mantuvo un honroso duelo con Belmondo hasta el final.

Caffi, Weidler y Danielsson dominaron desde el principio. Un error de Weidler (n.º 3) en la décima vuelta dejó a Caffi y Danielsson solos en la pugna por el primer puesto.

PAUL RICARD, EN BREVE

- Pérez de Vargas vino a hablar con Klaus Peter Rosorius, jefe de competición de Volkswagen Motorsport. Las conversaciones versaron sobre cuestiones técnicas, en especial sobre la futura Copa Polo que va a implantarse en España. Sobre las cuestiones de organización, el señor Pérez de Vargas comentó: no me han enseñado tanto estos alemanes... ¿Sería soñar demasiado el pensar si el hombre fuerte del deporte de Seat había planteado el que en 1986 se ayudase oficialmente a algunos de los pilotos españoles en Fórmula 3 que utilizarasen motores Volkswagen-Seat?
- La lucha entre Pérez-Sala y Montaldo tuvo a los españoles en un puño. Carlos Gracia lo animó como un hinchista más, y la Amati, la joven piloto italiana de Fórmula 3, también lo hizo con vehemencia hartamente...
- La Federación Española contempla la posibilidad de crear el Campeonato

- de España de Fórmula 3 a base de contabilizar los resultados de nuestros pilotos en el extranjero. Algo como hacían los franceses cuando no tenían campeones del mundo...
- Belmondo contaba con un supercamión de Porsche-Rothmans para su relax y en el que se citaba lo más granado de las bellezas femeninas francesas... El fue el mejor de los franceses.
- Todos los pilotos utilizaban neumáticos Michelin 305 con la excepción entre los punteros del sueco Danielsson, que usaba Bridgestone. Al final de la carrera el sueco esquiaba de lo lindo.
- Si se hubiese hecho una puntuación por equipos el resultado de España hubiese sido inmejorable, pues clasificó a sus dos pilotos entre los diez primeros, mejor que franceses, suizos y suecos, y sólo igualados por alemanes y superados por los italianos, estos dos equipos con más del doble de hombres que los nuestros. Bravo.

DADO que esta temporada la FISA ha suprimido el Campeonato de Europa, ha creado a modo de finalísima esta copa de naciones, en la que han tomado parte los mejores pilotos de cada uno de los diferentes campeonatos nacionales, y que ha visto el dominio de los participantes en los campeonatos italiano y alemán sobre los, a priori, favoritos, los franceses. Los grandes ausentes han sido los pilotos ingleses, que han preferido quedarse en las islas... Todo comenzó ya en la primera tanda cronometrada en la que el mejor registro entre los 31 participantes se lo apuntaba Caffi seguido a cuatro centésimas por Larini y por Weidler, éste a dos décimas. El sueco Danielsson precedía a Pérez-Sala, que pilotaba el coche que ya ha conducido habitualmente en el campeonato italiano. Nissen, Apicella y Reuter estaban por delante de Adrián Campos que era pues noveno. El piloto de Alcira había cambiado montura y esta vez estaba al volante de un Dallara, pero pese a haber podido hacer entrenos previos, a la hora de la

verdad no pudo rodar mucho en la tanda cronometrada por salir muy tarde a la pista y hacer posteriormente un trompo. Sus esperanzas de mejorar, así como las de los franceses, se vieron traicionadas cuando antes de comenzar la segunda tanda se ponía a llover. En esas condiciones, y sólo para el honor, nuestros hombres se lucían, ya que Pérez-Sala era el segundo más rápido y Campos, el cuarto. En la carrera era en seguida Weidler quien lograba sorprender a Caffi, y así al término del primer giro éstos encabezaban el pelotón con Danielsson, Larini, Barbazza, Pérez-Sala, Nissen, Apicella, Reuter, Campos y el resto de pilotos. Weidler, Caffi, y Danielsson lograban distanciarse algo de los demás hasta que en el décimo giro el alemán pisaba la gravilla de un arcén con lo que los dos perseguidores le pasaban irremisiblemente. El terceto que iba a subir al podium ya estaba decidido pese a los intentos de Danielsson por pasar al italiano. El cuarto también estaba sentenciado en la persona de Larini, con lo que la lucha estaba para el

quinto puesto. Primero lo detentó Barbazza, mientras que detrás de él, Pérez-Sala y Reuter batallaban por el sexto. Cuando el español se deshizo del alemán y pudo atacar al italiano, ambos se tocaron con lo que Pérez-Sala perdió el alerón delantero izquierdo mientras que poco después Barbazza acababa fuera de la pista. En esas condiciones la carrera era difícil para nuestro representante y así vio cómo Montaldo le daba caza y llegaba incluso a superarle. Estábamos en las cinco últimas vueltas y la lucha entre ambos era sin cuartel llegando a rodar emparejados y tocarse en varias ocasiones. Por fin, a dos vueltas del banderazo, el español se imponía y entraba así en esta mercedísima y brillante quinta plaza. Por su parte, Campos tampoco estaba aburrido, ya que había visto cómo a partir de la sexta vuelta los neumáticos delanteros se le degradaban, consecuencia de un error en los reglajes pues a su compañero de equipo le sucedía lo mismo. En esas condiciones pese a haber recuperado dos puestos en las cinco primeras vueltas veía cómo le supe-

raba Montaldo y sobre todo cómo, al final, Belmondo le acosaba sin cuartel. El francés lo intentó todo, pero el español no le dejó ningún hueco, y así, con el beneficio que suponía el abandono de Barbazza, entraba octavo en la meta, mientras Belmondo gesticulaba con enfado... Por su parte, el pequeño Caffi gesticulaba también, pero sus gestos eran de euforia: acababa de ganar la carrera de Fórmula 3 más importante del año, la que puede abrirle muchas puertas...

J. L. Aznar,
enviado especial

CLASIFICACION

- 1, Caffi (Dallara-Alfa Romeo), a 150,8 km/h. de media; 2, Danielsson (Martini-VW), a 5,29 seg.; 3, Weidler (Martini-VW), a 8,16; 4, Larini (Martini-Alfa Romeo), a 9,4; 5, Luis Pérez-Sala (Ralt-Alfa Romeo), a 22,11; 6, Montaldo (Ralt-VW), a 23,91; 7, Reuter (Ralt-VW), a 26,94; 8, Adrián Campos (Dallara-VW), a 28,97; 9, Belmondo (Reynard-VW), a 28,98; 10, Nissen (Ralt-VW), a 37,49.



Formula 1

BARCELONA Y JEREZ, ENFRENTADAS

AUNQUE en el precalendario del Mundial de F-1 figura Montjuich como escenario del Gran Premio de España el próximo año, para los responsables del

Circuito de Jerez el problema aún no está resuelto y no desesperan de llevarse el Gran Premio para Andalucía. Ambas ciudades, encabezadas por el interés personal de sus alcaldes, no se dan por vencidas.

Lo cierto es que Barcelona, aunque en principio parece la elegida, no ha solventado aún sus problemas, aunque los responsables municipales aseguran que cumplir los requisitos impuestos por Ecclestone y lo-

grar el dinero necesario no les preocupa. Sí les preocupa, y mucho, el problema de las fechas, ya que el 13 de abril, elegido por la FISA, es poco menos que imposible que pueda celebrarse la carrera, puesto que en esos días está previsto Rodatur, una de las ferias más importantes y que más ingresos proporcionan a la Ciudad Condal, que ocupa una gran parte del trazado de Montjuich. A la vista del calendario, y ante la imposibilidad de conseguir el visto bueno de la FISA para el 20 de abril, se pretende cambiar la fecha con Imola —27 de abril— contando los catalanes con que «poderoso caballero es don dinero», para convencer a los italianos.

Por su parte Jerez sigue en la lucha dispuesta a que el circuito esté concluido y adaptado a las normas FISA antes de la primavera del próximo año. El alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, está convencido de que Barcelona no puede ofrecer en la actualidad nada comparable

con lo que ya tiene Jerez, y ve en las manifestaciones públicas de Fernando de Baviera «una clara mala intención y un posible ánimo revanchista hacia el Ayuntamiento jerezano, que ha mantenido y sigue manteniendo contactos con Bernie Ecclestone», el hombre que decide, hace y deshace en la Fórmula 1. En estos momentos se espera la respuesta de Ecclestone, que debe fijar la fecha para la próxima entrevista.

Por su parte Carlos Gracia, el presidente de la Federación Española, ha encontrado a los catalanes bastante desanimados tras la publicación del precalendario, tanto por el problema de fechas como por las dificultades técnicas. Esta semana habrá una reunión en Londres, pero el repentino desencanto de los catalanes viene al parecer de que ven por muy buen camino la candidatura olímpica de Barcelona, por lo que tal vez ya no necesiten apoyarse en un Gran Premio.

Un mito de 24 millones

EN esta vida hay pocos placeres exclusivos. Y la verdad es que la mayoría se consigue a golpe de talonario. Quizá por ello, los que pueden darse el gustazo de tocar el cielo con los dedos intentan hacerlo en privado, pasar inadvertidos. Presumir en nuestro país es un vicio peligroso y muchos prefieren esconder los signos de riqueza para evitar riesgos innecesarios.

Viene esto a cuento de un Ferrari Testa Rossa que vimos días pasados por las calles de Barcelona. El coche resulta tan espectacular, tan fantástico, tan deslumbrante, que quita el hipo. Circular a su lado supone el placer de escuchar rugir los caballos salvajes de Maranello. En los semáforos de la ciudad universitaria, el prototipo se convertía en un salón del automóvil móvil por los gritos de admiración que despertaba. Lo de menos era casi el conductor que pasaba de incógnito tendido en su negro habitáculo de cuero y con gafas de sol para despistar.

En Barcelona sólo se ha vendido un Testa Rossa. Veinticuatro millones cuesta puesto en la calle. Un placer de dioses que en Cataluña sólo se pueden permitir el lujo tres personas al año. Este es el cupo que tiene asignado el importador catalán que nos contó que la fábrica italiana tiene vendida la producción de los próximos años.

¿Y quién compra estas joyas? Multimillonarios que en su gran mayoría utiliza el coche de uvas a peras. Que tiene un parque de hasta cinco «carros» y que sacan el Ferrari a pasear no más de una vez a la semana. Por supuesto, no lo pisan a fondo y no sitúan la aguja a 300 kilómetros por hora, simplemente se contenta con escuchar un motor que suena como los ángeles y soñar con los ojos bien abiertos.

Ferrari un buen día, y por culpa de la crisis que puso al borde del precipicio a Fiat, notó cómo sus cimientos se tambaleaban.

Afortunadamente, Agnelli le ha dado la vuelta a la fábrica de Maranello, ha transformado los hombres en robots y ahora el diabólico Enzo Ferrari puede vivir el sprint final de su agitada vida con la confianza de que su imperio sigue siendo un mito viviente.

Tener un Ferrari, aquí, en Nueva York y en París, es como pertenecer a una raza especial. Los viejos modelos se buscan y cotizan a precios de oro y poder estrenar uno nuevo es como entrar en un club restringido y privado en el que todos se conocen.

Un solo detalle para aquellos que piensen que exageramos o hacemos una montaña de un granito. Cambiar el aceite y el filtro de aire a un Testa Rossa cuesta en Italia la friolera de 55.000 pesetas. Claro que para Ferrari lo menos importante es el precio...



J. M. CASANOVAS



Paris-Dakar

PEGASO PENSO EN ISABEL

CUANDO el pasado año un equipo francés contrató a la princesa Carolina para participar en el Rallye París-Dakar, por aquello de «robar» fotos y conseguir portadas, en algún despacho de Enasa se pensó lo bien que quedaría una dama en su Pegaso y puestos a elegir pensaron en Isabel Preysler y Mari Carmen Martínez-Bordiú. Luego, con más sosiego, pensaron que Carolina era mucha competencia y se olvidaron del asunto. Queda por ver qué maravillas nos depara el próximo París-Dakar, al menos hasta que se convierta en una competición de verdad. De todas formas no estaría mal establecer una clasificación especial «jet set».

Carlos Sainz

¿RENAULT? ¿EL RACE?

CARLOS Sainz sigue deshojando la margarita de si se queda en Fasa-Renault o acepta la oferta del RACE para conducir el Ford RS 200. El club madrileño le ofrece una importante cifra, gracias al patrocinio de Marlboro, que es también patrocinador personal de Carlos. Según parece, esa cifra ha llegado a los ocho mi-

llones de pesetas, que sobrepasan con creces la oferta económica de Renault. Por contra, deportivamente, Fasa ofrece un mejor programa. En primer lugar cuenta con un coche que empieza a estar a punto y que en España puede ser más competitivo que un cuatro ruedas motrices. Y en segundo lugar, además de garantizarle dos salidas al extranjero a dos pruebas del Campeonato de Europa de máximo coeficiente, siempre le deja la posibilidad de que si a final de temporada hubiera una opción al título europeo, se iría por ella. En el RACE, en cambio, tal opción no existe, puesto que Ford no está interesada en que sus equipos nacionales corran fuera de su territorio.



Si Fasa Renault perdiera a Carlos Sainz, se replantearía el seguir participando con un Maxi Turbo; si fuera el RACE quien se quedara sin su concurso, sería Zanini casi con toda seguridad quien tomará el volante del Ford. De todas maneras Antonio Zanini parece tener asegurado un puesto en este equipo, bien sea como piloto, bien sea como director deportivo, puesto para el que su experiencia le hace particularmente apto.

Con respecto a Carlos Sainz, en los últimos días de la semana se habló también de que Peugeot había entrado en la partida, ofreciéndole el mismo dinero que el RACE para que condujera un 205 Turbo 16 Evolución II. Pero ha sido desmentida.



BOXES

AL fin las discrepancias entre la Federación Española de Automovilismo y la Vasco-Navarra se ha solucionado y todas las licencias de esta Federación Territorial son ya válidas

JOAQUIN Verdegay ha sido nombrado director general de la Federación Española, mientras que Carlos Martínez Orgado deja su puesto de secretario general.

GARRRIGA, Cardús y Pons han estado probando en el extranjero para preparar su próxima temporada. Sito Pons es posible que disponga de una Honda semioficial al igual que Mang y Ricci, mientras que el objetivo de Juan Garriga sigue siendo la categoría de 250 con las remozadas JJ-Cobas-Rotas, y Carlos Cardús dejará la escudería JJ para pasar a tener una Armstrong.

EL equipo Euroracing, que hasta ahora hacía correr los Alfa Romeo, se dedicará el año que viene a la Fórmula 3000. En esta Fórmula el año que viene los neumáticos serán únicos para todo los participantes. Michelin se ha quedado con la exclusiva.

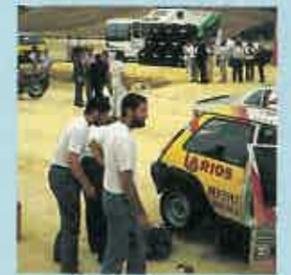
ANTONIO Ortega, con un Jeep Willys en la clasificación de coches, y Carlos Mas, con Montesa 360, en motos, fueron los vencedores del Todo Terreno Montes de Cuenca, que se celebró el pasado fin de semana. Entre los 30 vehículos que participaron en la prueba se encontraba un equipo de la organización ecologista Naturama, que logró el segundo puesto entre los coches tras haber ganado la etapa del primer día.



Alfa Romeo deja la Fórmula 1

ALFA Romeo ha decidido retirarse definitivamente de la Fórmula 1. Sin embargo, seguirá suministrando motores a otros equipos. En primer lugar de la lista aparecen Ligier y Toleman. A esta última BMW le ha contestado que no podrá suministrarle motores el año que viene.

LA primera carrera que se celebre en el circuito de Jerez será el próximo 8 de diciembre y no el día 15 como en principio se anunció. Se darán cita en el circuito jerezano las Copas Renault, el Campeonato de Producción y el Trofeo Fura. Los responsables del circuito andaluz han solicitado para 1986 las siguientes pruebas internacionales: Fórmula Alpine Turbo para el 25 de mayo, Campeonato Europeo de Fórmula 3000 para el 7 de septiembre, y Europeo de Turismos para el 5 de octubre.





BALLESTA

NO SE POR QUÉ,
PERO PREFIERO CONDUCIR
DE NOCHE



Tarjetas Postales

PROVINCIA de Córdoba y zona vitivinícola de Denominación de Origen Montilla-Moriles. Todo es vid y todo es olivo.

El Mediterráneo y sus culturas giran alrededor de este doble eje vegetal: la vid y el olivo. En extensiones fabulosas. Haces kilómetros y kilómetros de carreteras nacionales y secundarias y sin cesar te va acompañando el paisaje del aceite y el vino. En ambos casos, las mejores tierras para su cultivo son las de albariza, tierra suave, calcárea, blanca hasta herir a los ojos si el sol la da de lleno. Es un mundo óseo y el verde de los pámpanos o de las hojas del olivo hacen que todo parezca una enorme bandera de Andalucía.

La cepa, en su práctica totalidad, es Pedro Ximénez. Dicen que se trajo de Borgoña los primeros esquejes un soldado de los tercios de Felipe II, natural de Montilla. Otros cuentan que el soldado en cuestión era alemán y se llamaba Peter Siemes. Poco a poco su nombre y apellido fueron españolizándose hasta transformarse en Pedro Ximénez. El vino está lleno de leyendas o historias de este tipo.

Pedro Ximénez es también el nombre del más afanado de los vinos de la



Xavier Domingo

de buen tabaco, puntas de almizcle y reminiscencias de especias aromáticas exóticas. Gran reconstituyente el Pedro Ximénez.

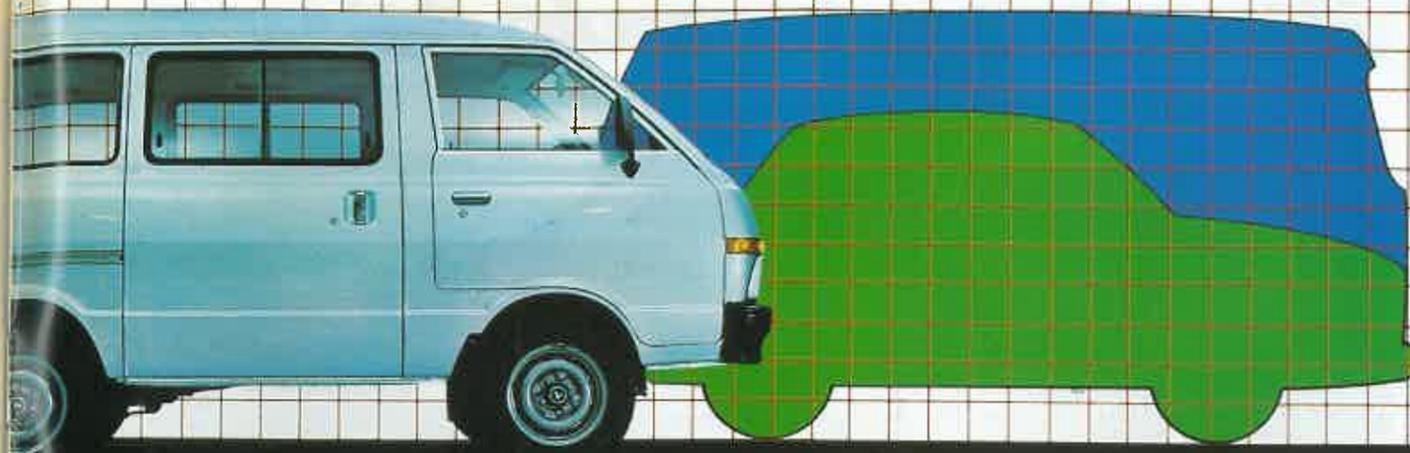
Suelen extenderse hectáreas y más hectáreas de uva al sol, cerca de las carreteras. A veces, más de dos millones de kilos de uva están recibiendo los rayos solares. Cuadrillas de hombres y mujeres, inclinados sobre los esterones, van volteando la uva para que reciba sol por todas partes. La atmósfera se llena de dulzor espeso, un olor que alimenta y atrae a gran cantidad de avispas y abejas.

Se puede entrar en cualquier bodega de la zona para degustar el Pedro Ximénez y comprar algunas botellas. Los precios son irrisorios. En cualquier otra parte del mundo, un vino de tanto empeño y tan costosa mano de obra costaría fortunas. Pero estamos en España y aún podemos permitirnos lujos califales.

Va muy bien la copa de Pedro Ximénez para después de comer, por ejemplo, en Las Chamacas, a la entrada de Montilla, según se llega de Córdoba. No es que sea un gran restaurante, pero no hay muchos lugares en donde comer en la zona, y es lástima.

Vegetales bíblicos

D. O. Para hacerlo, después de la vendimia los racimos son extendidos al sol encima de las «paseras» o esterones de paja. Cuando se transforma en pasa, es llevado a los lagares y es prensado varias veces con enormes presiones. Va saliendo, gota a gota, un espeso y oloroso zumo, que ya saca entre 24 y 25 grados Baume. Como es lógico, le cuesta fermentar y sólo lo hace en superficie. Luego envejece en criaderas hasta llegar a su solera adecuada. Adquiere, sin perder jamás el aroma y el sabor a pasa, exquisito buqué, en el que se encuentran aromas de cafetal,



Los Japoneses han casado un coche con una furgoneta.

Así ha nacido la Vanette. El espacio de una furgoneta, y el confort y la rapidez de un coche. Todo en un mismo vehículo.

Apenas 3,98 m. de largo por 1,6 de ancho. Motor Diesel Nissan LD de 1.952 c.c., con cinco velocidades sincronizadas y marcha atrás, capaz de alcanzar a plena carga los 130 km./h. Espacio de conducción con completísimo tablier, asientos anatómicos, ex-

celente sistema de ventilación... Lo mejor de los mejores turismos.

Hasta 8 personas o 915 kgs. de carga, según modelo. Puertas laterales deslizantes y portón trasero, para facilitar la carga en los lugares más difíciles. Como en las mejores furgonetas.

Venga a conocerla a su concesionario Nissan más cercano.



Los Japoneses.



Vanette: dos vehículos sobre cuatro ruedas.