

LOS
COCHES DEL 86
REGALAMOS
2 FICHAS

FORMULA 1: BALANCE FINAL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de noviembre 1985

Núm. 107 • 200 ptas.

ESPECIAL
SALON
DE TOKIO

LLEGA EL NUEVO ROVER - HONDA



A FONDO



EL SCORPIO DEPORTIVO



5 NUEVOS CITROËN CX



NUEVO BMW 325i

**PARA LLEVAR A LA PERFECCION 171 CABALLOS
HAY QUE LLAMARSE BMW.**

Cuando cualquier otra marca soñaría con poseer en la actualidad el 323i, BMW vuelve a subir el nivel y lanza el 325i. El último alarde tecnológico de BMW, que ha conseguido elevar las prestaciones de la Serie 3 hasta cotas inalcanzables. Porque sus 171 caballos le permiten conseguir con naturalidad los 217 Km/h., acelerar de 0 a 100 Km/h. en 8,3 segundos y cubrir el kilómetro, con salida

parada, en 28,3 segundos. Unas prestaciones obtenidas gracias a su motor de 6 cilindros en línea de 2.495 c.c. con Inyección Electrónica ME-Motronic. Un nivel que sólo BMW puede proporcionar. Y con la tranquilidad de que este carácter deportivo va acompañado de los elementos de seguridad BMW que convierten al 325i en la opción más equilibrada entre elevadísimas prestaciones y

seguridad activa. O lo que es lo mismo, en el vehículo que puede alcanzar cualquier velocidad, sin dejar atrás ninguno de los otros aspectos que le confieren su carácter BMW: Confort y Seguridad. Así es el nuevo 325i de BMW. Con un consumo de apenas 6,4 litros a los 100 kilómetros. Con versiones en 2 y 4 puertas. Un automóvil único, compacto, potente, eficaz... apasionante.



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

Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso

J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción:

Maria Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz,

Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España:

Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero:

Julio Algañaraz y Luciano Tanto

(Roma); Carlos Berbel (Gran

Bretaña); Francisco Ibáñez

(Suiza); Lía Levit (Argentina);

Michel Meilleray (París);

Giancarlo Perini (Turín); Charles

G. Proche (Long Beach,

California); Hans Jürgen

Tuchner (Alemania). Diseño:

Juan G. Azo. Fotografías: Alex

Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel

Valcárcel. Secretaría de

Dirección: Mariana Ohliger.

Secretaría 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 Viña (Náutica).

Director de Publicidad: José

Carlos de Santiago. Subdirector

de Publicidad: Julio José Benito.

Delegado Zona Norte: Alejandro

Vicente. Avda. del Ejército, 11.

Departamento 34-B.

Bilbao-48014. Tel.: (94)

435 77 86. Delegado Zona

Cataluña: Pere Calsina Rué.

Plaza Gai 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 nry e.

Subscripciones: Concha R.

Alvarez-Monteserín. Teléfono:

268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A.

San Romualdo, 26.

Madrid-28037. Imprime: Lerner

Printing Internacional, S. A.

Francisco Cervera, 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 El Supercinco crece

7 ESPECIAL TOKIO Salón de Tokio

13 Nissan Skyline

14 Honda Legend

16 Invasión japonesa

21 MERCADO Ofertas de la semana

22 Precios coches nuevos

24 Precios coches usados

27 A FONDO Ford Scorpio RS

36 Gama Citroën serie 2

43 COMPRAR Y VENDER

47 CUENTENOS SU CASO

51 MOTOS



54 GENTE SOBRE RUEDAS Los Rolls del Gurú

58 DEPORTE F-1, balance final

62 GP de Australia

64 Rallye RACE Cataluña

65 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Combustible fiscal

DESPUES de trece años de férrea dictadura en materia de precios y producción, el mercado petrolero mundial comienza a atisbar una tímida liberalización. La hasta ahora todopoderosa OPEP se desmorona y con ella la época de precios altos y petróleo con cuentagotas. Los países occidentales han ganado la partida a los productores de petróleo, reduciendo su dependencia energética exterior y diversificando sus fuentes de aprovisionamiento. Hasta la industria del automóvil ha aportado su grano de arena consiguiendo en sus productos unos consumos impensables hace tan sólo una década.

El resultado, estos días, de la buena nueva petrolera ha sido una rápida caída de la cotización del dólar, y a corto plazo una baja del costo del petróleo. Resumiendo, un considerable ahorro para las economías occidentales y sus consumidores. Sin embargo, este panorama no nos va a afectar a los españoles en absoluto. Bien claro lo ha dicho la Delegación de Gobierno en Campsa: no habrá una baja en el precio de los productos petrolíferos si se quiere cumplir la previsión sobre recaudación fiscal.

Muchas veces lo hemos denunciado desde estas mismas páginas y lo vamos a seguir haciendo. No es de recibo que junto a la crisis que padecen muchas economías familiares y, con ella, una industria —la de automoción—, que intenta mantener su actividad a trancas y barrancas, se mantengan unos precios altos de cara al consumidor cuando la tendencia es descendente en las dos variables que los configuran, es decir, la cotización del dólar y el coste de los crudos. Buena prueba de esa voracidad fiscal son los resultados del Estado durante el pasado año en materia petrolífera: mientras el consumo interior de esos productos descendía un 10 por 100, los impuestos que gravan ese consumo aumentaron un 26 por 100 en el ejercicio de 1984. Los ingresos del Estado, por este concepto, ascendieron a 430.000 millones de pesetas, un 25 por 100 más que un año antes.

En ésta creemos errada política, sólo cabría encontrar una cierta lucidez en la aproximación, ya anunciada, de los precios de gasolinas y gasóleo, ya que este último combustible, en el caso de los coches particulares, está excesivamente primado y lejos de los precios que rigen en Europa, y cuya política energética debemos comenzar a ceñirnos. Sin embargo, esa aproximación bien podría realizarse mediante un ajuste al alza del gasóleo y una rebaja de la gasolina. Esta estructura de precios sería, además de justa, más próxima a la que rige en otros países europeos.



Bocinazos

larse sistemáticamente de las normas y los semáforos?

¿Por qué es tan frecuente en nuestras ciudades que cuanto más atascos padecemos, menos guardias vemos?

¿Por qué se empeñan los fabricantes en ofrecernos lugares para guardar las monedas de los peajes, cuando todos los peajes, por desgracia, se pagan con billetes?

¿Serán ciertos los rumores que anuncian la instalación de una cadena de hipermercados en conocidos semáforos de la capital?

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

¿Por qué en las autopistas españolas se circula por la izquierda a velocidades que deberían estar prohibidas incluso en el carril de la derecha?

¿Cuántos conductores saben que el intermitente debe advertir un cambio de dirección o carril y no confirmar tal maniobra?

¿Es imprescindible para el trabajo de mensajería bur-

tos pertinentes en febrero.

Con muchos grupos interesados en la obra, ya hay un favorito, el consorcio anglo-francés Euroroute, con la idea más ambiciosa y más cara: dos túneles ferroviarios y una autopista sobre viaductos que se apoyarán en islotes artificiales. Las obras de este túnel-puente costarían cuatro billones de dólares y tendría una longitud de cuarenta kilómetros, entre Sangatte, al noroeste de Francia, y Dover.



INSPECCION

LOS VEHICULOS PRIVADOS EN 1986

A partir del próximo año, todos los vehículos privados con una cierta antigüedad deberán pasar inspecciones periódicas en las ITV, según una normativa del Ministerio de Industria que saldrá a la luz en breve. Concretamente, en 1986 se empezará con los vehículos más antiguos extendiéndose esa obligatoriedad a los restantes, de acuerdo al siguiente calendario: para los vehículos matriculados antes de 1972, la primera revisión se hará antes de final de 1986; matriculados entre 1972 y 1974, la inspección en 1987; entre 1975 y 1976, en 1988; los comprendidos entre 1977 y 1980, en 1989; entre 1981 y 1983, en 1990, y los matriculados entre 1984 y 1986 deberán pasar la inspección antes de que finalice 1991.

lanto en la decisión de construir un túnel en el Canal de la Mancha, anteponiendo las razones políticas a las técnicas, sociales y económicas. Para cumplir los plazos que se han marcado, los Gobiernos de Londres y París deberán estudiar los proyectos antes de las próximas Navidades, para que los políticos firmen los documen-

EXPORTACION

SEAT, A POR EL REINO UNIDO

TRES modelos de Seat —Ibiza, Ronda y Málaga— preparados para conducir por la izquierda han comenzado a venderse en el Reino Unido el pasado primero de noviembre. El importador será una nueva sociedad, Seat Concessionaires (U.K.) Limited, del Grupo Lonrho, que inicialmente cuenta con una red comercial de cien concesionarios, distribuidos en Inglaterra, País de Gales, Escocia e Irlanda del Norte.

El mercado británico supone una demanda anual de 1,7 millones de coches al año y Seat se ha planteado como objetivo principal alcanzar en dos años el 1 por 100 del total, equivalente a 17.000 unidades.

AUDIENCIA

F-1 PARA EL PAPA

EL campeón del mundo de Fórmula 1, el francés Alain Prost, y su mujer, Anne Marie, fueron recibidos en audiencia privada por el Papa Juan Pablo II. Tras las fotografías de rigor llegó el turno de regalos, y como no podía ser otra cosa, Prost regaló al Papa una reproducción en miniatura del coche con el que ha conquistado el título.

INDUSTRIA

UN MODELO VOLKSWAGEN NISSAN

LAS empresas Volkswagen y Nissan están estudiando la producción conjunta, en Japón, de un nuevo modelo de automóvil de cara al próximo siglo. Hasta el momento sólo se sabe que el coche, que comenzaría a fabricarse en 1987, tendría 2.000 centímetros cúbicos y su prototipo está en estudio desde hace unos meses en los centros de investigación de Volkswagen. Por otra parte, se proyecta fabricar en Brasil, un modelo de coche pequeño, tipo Golf.



NOVEDAD

LAMBRETTA RENACE

MUY pronto el nombre de Lambretta será de nuevo familiar entre los numerosos scooter que han aparecido en los últimos años. En



DE PELICULA

LAUDA, CONDUCTOR DEL FUTURO

NIKI Lauda, que acaba de manifestar su deseo de retirarse definitivamente de la Fórmula 1, ha emprendido una nueva carrera profesional en el cine. El tricampeón del mundo ha comenzado el rodaje de la película «Centurión Odyssey», dirigida

por Michael Pflieger. Lauda hace, como es lógico, el papel de un piloto de carreras, pero de un coche del año 2000, cuya construcción ha costado la pequeña fortuna de 100.000 dólares. La pareja del piloto austriaco será la bella actriz Cyrielle Claire.

los próximos días será presentada oficialmente esta motocicleta, completamente renovada en el aspecto téc-

nico y estético. La nueva moto, como se aprecia en la fotografía, además de ser mucho más atractiva, es un poco más corta que su antecesora, y gracias a la utilización de materiales plásticos, es sensiblemente más ligera. Hay que destacar el hecho de que el diseño que hará renacer a la Lambretta se ha

realizado íntegramente en España. De su nuevo motor, aunque aún no se han dado a conocer todas las características técnicas, se sabe que será de dos tiempos, pero, sin embargo, llevará engrase separado, evitando tener que hacer la engorrosa mezcla en la estación de servicio.



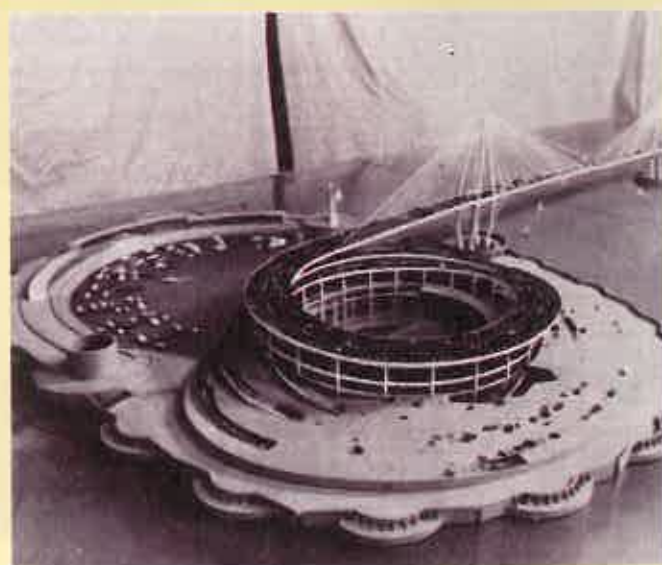
Verde y Rojo

A ver si es verdad y Firestone encuentra el «camionero modelo», en una iniciativa que le honra. Porque, las cosas como son: los camioneros de ahora ya no son como los de antes. Ya ni beben la copita de después de comer.

Todavía quedan marcas para quienes la seguridad es cuestión de precio. Así, hay modelos básicos en los que se han suprimido elementos como el piloto antiniebla para abaratar unas pesetillas; éste es el caso de Renault, con su R-5 C, y Opel, con el Corsa básico.

Aún quedan hombres que creen en la iniciativa personal y son capaces de exponer su dinero creando nuevas empresas. Este es el caso de unos queridos compañeros, que están dispuestos a lanzar al mercado una nueva publicación de automóviles: «Auto Uno». Suerte, vista... y al loro.

Cada día que pasa nos llevamos nuevas sorpresas con los vehículos militares. Ahora resulta que la reglamentación no ampara a los soldados accidentados con un vehículo oficial. Aterra pensar en la cobertura de los daños a terceros.



UNION

TUNEL-PUENTE PARA EL CANAL

LAS próximas elecciones francesas y británicas serán causantes de un ade-

RENAULT EXPRESS



SUPER CINCO CRECE

LA Regie Renault acaba de dar a conocer un nuevo modelo de vocación multiuso, basado en el Supercinco y bautizado Express. Destinado fundamentalmente a sustituir a la furgoneta Renault 4 F6, convivirá sin embargo con la F4 y su lanzamiento está previsto en los futuros planes de FASA Renault.

El nuevo coche, del que MOTOR16 publicó los primeros documentos exclusivos hace ya varios meses (número 88, del 15 de junio), pretende ampliar un segmento de mercado hasta ahora reservado a los usuarios de vehículos industriales ligeros. El Express quiere ofrecerse igualmente como vehículo ideal para el ocio por sus especiales dotes de habitabilidad interior, que permiten transportar igualmente una bicicleta que una tabla de windsurf. Su perfil no deja de recordar al



del difunto Matra Rancho; precisamente Renault espera llegar a esa clientela amante de los espacios libres y los vehículos multiuso, aunque de momento el Express no dispone de tracción integral a las cuatro ruedas. Estéticamente, la versión denominada break reúne las condiciones necesarias como para

no ser considerada un vehículo de reparto, y eso ya es un punto que puede decidir a muchos potenciales compradores.

El interior es igualmente agradable, aunque predomina la sobriedad en el diseño, con un salpicadero y un cuadro de mandos simplificados, asientos multicolor,

aunque sin reposacabezas, etcétera. Pero lo más destacable es la capacidad del maletero: 710 decímetros cúbicos, que pueden llegar a ser 2.500 con el asiento posterior abatido.

Mecánicamente adopta el esquema del Supercinco cinco puertas, y aunque todavía no se han concretado sus características técnicas, la Regie Renault anuncia ya versiones a gasolina y diesel, con cifras de consumo y prestaciones interesantes: 5,2 litros a 90 y 128 kilómetros por hora de velocidad máxima, en tanto que el diesel es algo más económico y rápido: 5,1 litros y 132 kilómetros por hora. Este último adopta el motor del R-9 diesel, con 1.595 centímetros cúbicos y 55 caballos de potencia a 4.800 revoluciones por minuto. De él se rumorea que ha sido mejorado en su nivel sonoro.

SALON DEL FUTURO LOS SUPERCOCHES



Los coches experimentales fueron lo más atractivo de un salón en el que la tecnología fue reina absoluta. En la foto, el Subaru F-9X.



qué tenían escondido todavía los japoneses. Más allá de los coches de serie, el énfasis estuvo puesto en los *concept cars*. La característica que han presentado la mayoría de estos coches del mañana es el sistema de navegación GPS, que por medio de 18 satélites permite determinar la posición exacta del vehículo sobre la tierra con un margen de

error de apenas unos metros, y las pantallas de rayos catódicos multifuncionales asistidas por poderosas computadoras de a bordo.

Suzuki exponía los nuevos deportivos compactos R/S1 y R/p2. El primero, un biplaza con motor central (1.300

c.c., 16 válvulas) y 720 kilos que ofrece una excelente relación peso-potencia. El segundo, un convertible con tracción total y motor de 800 c.c. turbo con *intercooler*.

Isuzu presentaba el Piazza convertible, el COA-II y el ASKA. El COA-II es un biplaza convertible con motor central (16 válvulas, turbo con *intercooler*) y tracción total. El Isuzu ASKA, de extravagante diseño, alberga un motor cerámico adiabático, que desarrolla un 30 por 100 más potencia que un motor convencional de 1.800 c.c. con un 30 por 100 menos consumo de combustible.

Las ventajas de este motor es que no

SISTEMAS de navegación GPS y pantallas de rayos catódicos son moneda corriente.



Precioso diseño el del Suzuki R/S1 con motor de 16 válvulas.



Nissan CUE-X, con dirección a las cuatro ruedas.



Mitsubishi Galant, con motor turbo y tres válvulas por cilindro.



Isuzu COA-II, descapotable y con motor central.



Mitsubishi ofrece hasta carrocería de color variable según la luz.



Mitsubishi: los descapotables también renacen en Japón.



Subaru ofrece ahora la tracción integral permanente.



El techo de cristal del Nissan Luc 2 se abre y cierra automáticamente.

necesita sistema de enfriamiento, ocupa menos espacio y permite utilizar combustibles alternativos, por ejemplo, aceite vegetal, gracias a su elevadísima temperatura de combustión.

Por su parte, Daihatsu, otro de los fabricantes de coches compactos japoneses, exponía el Charade 926R DeTomaso y el MIRA convertible. El primero es un modelo pequeño, equipado con un motor turbo de tres cilindros y 926 c.c., que desarrolla 120 CV.

Daihatsu mostró además un prototipo todo terreno para un solo conductor con tracción en las cuatro ruedas,

GIORGIO Giugiaro pasaba apresurado por el salón, sentándose en los coches que más le interesaban

cuya parte superior permite el tendido de una tienda de campaña.

Otra novedad ha sido el BCX-5, un vehículo eléctrico urbano para dos, donde los faros, las luces de giro, la bocina y el seguro de las puertas se accionan mediante órdenes verbales.

La marca Subaru (Fuji Heavy Industries) introducía la versión tracción total de su modelo Alcyone, el nuevo XT Turbo, el Alcyone Familiar, y dos concept car, el ACX-II y el F-9X. El ACX-



El Toyota FXV es el futurista más impresionante. En el salpicadero hay una pantalla de TV que controla todas las funciones del coche.



Bajo el capó de este Isuzu, un motor cerámico adiabático.



Nissan sigue trabajando el coche urbano.

II es un prototipo que se encuentra ya en su última etapa experimental equipado con un motor de 2.700 c.c. de seis cilindros horizontales opuestos y tracción total. El concept car F-9X, preparado para participar en rallyes en grupo B, tiene un motor de dos litros, cuatro cilindros horizontales opuestos, 16 válvulas y turbocompresor, que con una potencia de 360 CV alcanza los 300 kilómetros por hora.

Las vedettes de Mazda, la marca de

Hiroshima, han sido el Familia convertible, el Familia con tracción total y el RX-7 recientemente lanzado.

EN TRE las novedades, un sistema electrónico para abrir y cerrar las puertas sin llave, pulsando un número secreto

Mitsubishi mostró el Debonair, una limusina de lujo con motor V6 de 3.000 c.c., que saldrá a la venta el próximo verano, y los pequeños Mirage Sportgear, con tracción total, y el Mirage Kamm Top convertible. El modelo Galant Sigma Aero Saloon trae el motor Sirius-DASH (2.000 c.c. con turbo e intercooler que da 200 CV), el primer motor del mundo que por debajo de las 2.500 rpm. funciona con dos válvulas y por encima de este valor con tres (dos de admisión



Isuzu R-2: tracción total, 800 c.c., turbo... y descapotable.



Falcorístico, lo más futurista que ofrecen los japoneses en moto.



La VF 400 R, último grito de Honda en dos ruedas.

y una de escape). Mitsubishi no se quedó atrás con su *concept car*, el MP-90X, con un diseño tipo delfín, dirección en las cuatro ruedas y un coeficiente de penetración (Cx) de 0,22. Construido en un material plástico, su tono cambia electrónicamente según la luz exterior.

Toyota, el gran japonés, mostró también por primera vez dos *concept car*, el FXV y el AXV. El primero —con tracción total— presenta en su salpicadero una pantalla de televisión de 10 pulgadas para controlar todas las funciones del vehículo y ver programas de televisión o de video. Los limpiaparabrisas se doblan en dos y se repliegan dentro de un compartimento con tapa en forma automática para mejorar la aerodinámica, el Cx, que llega a 0,24. El techo está equipado con células solares que cargan la batería y hacen funcionar un ventilador para enfriar el aire cuando alguien entra en el vehículo. El AXV, un coche

NISSAN incorpora el primer turbocompresor del mundo con rotor cerámico

urbano del futuro equipado con un motor diesel de tres cilindros, puede andar 54 kilómetros con un litro de combustible a 60 km/h. de media.

Nissan atrajo la atención con tres prototipos, el CUE-X, el Be-1 y el LUC-2. Sin embargo, también presentó novedades en sus modelos de serie: el Fairlady Z (300ZX) ha sido dotado con un nuevo motor de 24 válvulas y seis cilindros (180 CV), que incorpora el primer turbocompresor cerámico del mundo. El CUE-X es un prototipo con dirección en las cuatro ruedas, Cx=0,24, alerón y faldón accionados eléctricamente, techo móvil hacia el centro, sistema de radar por rayos láser, transmisión controlada electrónicamente y un motor de tres litros que le permite alcanzar fácilmente los 250 kilómetros por hora. Los Be-1 y LUC-2 fueron otras de las estrellas de este magnífico show. El Be-1 es un pequeño coche con techo enrollable, cuyo diseño parece hecho a mano. El LUC-2 es un pequeño convertible biplaza con un motor de 1.600 c.c. y 16 válvulas, en el cual el techo de cristal se abre y se cierra automáticamente, introduciéndose detrás de los asientos. Su salpicadero viene equipado con un reproductor de discos compactos.

Texto y fotos:
D. Monteverde



PEUGEOT 205

El Peugeot 205 empezó a comercializarse en España durante el mes de febrero de 1984. Al principio se vendían tres versiones, todas ellas con diferentes motores de gasolina y solamente en carrocería de cinco puertas. Posteriormente han aparecido los modelos de tres puertas y más tarde los de gasóleo. De Francia se importa un 205 con motor

de inyección que desarrolla una potencia de 105 caballos y se denomina GTi. El Peugeot 205 se caracteriza por unas buenas cualidades ruterías y unos rendimientos y consumos ciertamente competitivos. Su defecto más acusado es la terminación, que no está en consonancia con el resto de las cualidades del vehículo.



DEL 86



REGALO
Este Citroën Visa GT
sorteará entre todos los lectores
que reúnan las 104 fichas.

Motor 16

**COCHES
DEL
86.**

Esto es lo que te ofrece ahora Motor 16. Dos fichas gratis, cada semana, durante un año. Para ser coleccionadas y ordenadas en un práctico fichero que Motor 16 pondrá a la venta próximamente.

Un total de 104 fichas con los mejores coches del año 86. Desde los Fórmula 1 a los coches de serie, pasando por los de Rally y Salón. Fichas con todas las características técnicas, velocidades, consumos, etc. Y algo importante: en todas las fichas aparecerá un número que servirá para que, en caso de que necesites más información sobre el modelo, se la pidas a Motor 16, citando dicho número.

Y cuando termine la entrega de las fichas, entre todos aquellos lectores que la hayan seguido semana a semana y la hayan completado se sorteará un Visa GTI. Ya sabes, colecciona las fichas de Motor 16 y el Visa GTI puede ser tuyo.

Motor 16



Isuzu R/p 2: tracción total, 800 c.c., turbo... y descapotable.



Falcorístico, lo más futurista que ofrecen los japoneses en moto.



La VF 400 R, último grito de Honda en dos ruedas.

y una de escape). Mitsubishi no se quedó atrás con su *concept car*, el MP-90X, con un diseño tipo delfín, dirección en las cuatro ruedas y un coeficiente de penetración (Cx) de 0,22. Construido en un material plástico, su tono cambia electrónicamente según la luz exterior.

Toyota, el gran japonés, mostró también por primera vez dos *concept car*, el FXV y el AXV. El primero —con tracción total— presenta en su salpicadero una pantalla de televisión de 10 pulgadas para controlar todas las funciones del vehículo y ver programas de televisión o de video. Los limpiaparabrisas se doblan en dos y se repliegan dentro de un compartimento con tapa en forma automática para mejorar la aerodinámica, el Cx, que llega a 0,24. El techo está equipado con células solares que cargan la batería y hacen funcionar un ventilador para enfriar el aire cuando alguien entra en el vehículo. El AXV, un coche

NISSAN incorpora el primer turbocompresor del mundo con rotor cerámico

urbano del futuro equipado con un motor diesel de tres cilindros, puede andar 54 kilómetros con un litro de combustible a 60 km/h. de media.

Nissan atrajo la atención con tres prototipos, el CUE-X, el Be-1 y el LUC-2. Sin embargo, también presentó novedades en sus modelos de serie: el Fairlady Z (300ZX) ha sido dotado con un nuevo motor de 24 válvulas y seis cilindros (180 CV), que incorpora el primer turbocompresor cerámico del mundo. El CUE-X es un prototipo con dirección en las cuatro ruedas, Cx=0,24, alerón y faldón accionados eléctricamente, techo móvil hacia el centro, sistema de radar por rayos láser, transmisión controlada electrónicamente y un motor de tres litros que le permite alcanzar fácilmente los 250 kilómetros por hora. Los Be-1 y LUC-2 fueron otras de las estrellas de este magnífico show. El Be-1 es un pequeño coche con techo enrollable, cuyo diseño parece hecho a mano. El LUC-2 es un pequeño convertible biplaza con un motor de 1.600 c.c. y 16 válvulas, en el cual el techo de cristal se abre y se cierra automáticamente. introduciéndose detrás de los asientos. Su salpicadero viene equipado con un reproductor de discos compactos.

Texto y fotos:
D. Monteverde



PEUGEOT 205

El Peugeot 205 empezó a comercializarse en España durante el mes de febrero de 1984. Al principio se vendían tres versiones, todas ellas con diferentes motores de gasolina y solamente en carrocería de cinco puertas. Posteriormente han aparecido los modelos de tres puertas y más tarde los de gasóleo. De Francia se importa un 205 con motor

de inyección que desarrolla una potencia de 105 caballos y se denomina GTi. El Peugeot 205 se caracteriza por unas buenas cualidades ruterías y unos rendimientos y consumos ciertamente competitivos. Su defecto más acusado es la terminación, que no está en consonancia con el resto de las cualidades del vehículo.



DEL 86

REGALO
Este Citroën Visa GT
sorteará entre todos los lectores
que reúnan las 104 fichas.

Motor 16

COCHES
DEL
86.

Esto es lo que te ofrece ahora Motor 16. Dos fichas gratis, cada semana, durante un año. Para ser coleccionadas y ordenadas en un práctico fichero que Motor 16 pondrá a la venta próximamente.

Un total de 104 fichas con los mejores coches del año 86. Desde los Fórmula 1 a los coches de serie, pasando por los de Rally y Salón. Fichas con todas las características técnicas, velocidades, consumos, etc. Y algo importante: en todas las fichas aparecerá un número que servirá para que, en caso de que necesites más información sobre el modelo, se la pidas a Motor 16, citando dicho número.

Y cuando termine la entrega de las fichas, entre todos aquellos lectores que la hayan seguido semana a semana y la hayan completado se sorteará un Visa GTI. Ya sabes, colecciona las fichas de Motor 16 y el Visa GTI puede ser tuyo.

Motor 16



Cada pieza ZF tiene asistencia garantizada por ZF España.

Todas ellas. Porque el servicio ZF no termina en la instalación de sus productos en fábrica. Continúa dando la asistencia necesaria para un mayor rendimiento de todos los vehículos que confían en ZF.

Para cubrir toda la geografía nacional, ZF dispone de 5 delegaciones puestas a su servicio donde, además de repuestos originales, usted encontrará profesionales cualificados y especializados en la atención de camiones, autobuses,

autocares, turismos y maquinaria de obras públicas que lleven productos ZF (cajas de cambios, servo direcciones, bombas de servo dirección, diferenciales autoblocantes, etc.).

Si los más prestigiosos fabricantes de vehículos industriales y turismos confían en la tecnología ZF, usted también debe confiar en su servicio de asistencia. Recuerde que nadie mejor que nosotros conoce nuestros productos. Es muy difícil que usted tenga problemas con alguna pieza original ZF; pero si esto ocurriera, no dude en acercarse al servicio ZF más cercano. Le serviremos al instante y con profesionalidad.

Desde hoy circule con la seguridad ZF y con la seguridad de una asistencia técnica a la altura de sus necesidades.

ZF-ECOSPLIT

ZF-ESPAÑA, S. A.
Avda. Fuentemar, 9
Coslada (Madrid)
Tels. (91) 671 54 50-54-58
Telex 43076 ZF E



Cajas de cambios, direcciones, ejes:
nuestra especialidad.

TRANSMISEVILLA, S.L.
Polígono Industrial Aeropuerto
Parcela 9 y 11. Nave 47 y 48 41007 SEVILLA
Tels. (954) 51 44 30, Telex: 72346

AUTO-MECANICA NORTE, S.A.
C/ Fray Ceferino, 29
33001 OVIEDO
Tel. (985) 29 34 84

COMERCIAL AUTO-SUR, S.A.
C/ Archiduque Carlos, 46
46014 VALENCIA
Tel. (96) 378 20 00

SOBIAUTO, S. A.
Paseo Carlos I, 63
08005 BARCELONA
Tel. (93) 309 55 31

ESPECIAL TOKIO



NISSAN SKYLINE EL FUTURO, HOY



EN la actualidad, el único coche de serie que dispone de un sistema de control direccional de las geometrias del eje trasero es el Nissan Skyline, caballo de batalla de Nissan para con-

quistar el mercado japonés y el mundial. Para ello, el fabricante ha reunido en el modelo las innovaciones tecnológicas más punteras de las que dispone para hacer del Skyline el verdadero coche del futuro.

La baza más importante de este modelo es el sistema HICAS, que permite mejorar el comportamiento del coche en curva, variando la dirección de las ruedas traseras de acuerdo con el radio de la curva y la veloci-

dad con que se aborde. Para mejorar la estabilidad de un coche se aumenta la fuerza de giro, que es una reacción a la fuerza centrífuga que se genera en las curvas. Para ello, los fabricantes normalmente aumentan la





Para abrir las puertas y el maletero se utiliza una tarjeta magnética.

anchura de los neumáticos o los emplean de sección más baja. Los técnicos de Nissan han abordado el problema dando al eje trasero una capacidad de giro limitada y controlada por un sistema electrónico, para de esta forma reducir las posibilidades de deslizamiento de las ruedas traseras. El sistema actúa proporcionalmente a la velocidad y a lo giradas que se encuentren las ruedas delanteras.

Para un conductor normal, circulando en condiciones de tráfico cotidiano, la influencia del sistema en la estabilidad y maniobrabilidad del coche es mínima, ya que el ángulo máximo de giro hacia cada lado es de medio grado.

De todas formas, el resultado no es tan sorprendente como se anticipaba, pero como el sistema está en evolución, habrá que esperar al Mid 4 para ver hasta qué punto es efectivo. El equipo Nissan de Rallyes empleará

Los retrovisores retráctiles se controlan desde el interior. También tiene un sistema de cambio automático de cassettes.

el sistema HICAS para desarrollarlo totalmente durante 1986.

Otra innovación que acerca el futuro hasta nuestros días es el ordenador central, que actúa sobre casi todos los sistemas del coche, encendiendo las luces automáticamente cuando la luz exterior disminuye, accionando los limpiaparabrisas en cuanto caen unas gotas, cerrando los seguros de las puertas en cuanto se superan los 15 kilómetros por hora o simplemente temporizando la luz interior en cuanto se abre una puerta. A todo este alarde de la electrónica aplicada al automóvil hay que unir un completísimo equipo de alta fide-

El sistema HICAS actúa variando la dirección de las ruedas traseras

dad, con capacidad para cinco cassettes, que se van cambiando automáticamente, y un sistema de apertura de puertas y maletero mediante una tarjeta magnética codificada.

En lo que a mecánica se refiere, los Skyline montan un motor de seis cilindros en línea y 2.000 centímetros cúbicos, con cuatro válvulas por cilindro, que en versión

atmosférica desarrolla 165 caballos. Con turbocompresor, esta potencia aumenta hasta 210. Aunque en Japón está prohibido que los velocímetros marquen más de 180 kilómetros por hora, el Skyline, en versión turbo, supera ampliamente los 200.

En definitiva, lo más destacable de este alarde tecnológico japonés es la rapidez

con que los fabricantes de aquel país incorporan las novedades a los productos de serie, puesto que la mayoría de las funciones que incorpora el Skyline sólo se conocían hasta ahora en prototipos. Se puede decir que los japoneses están disfrutando actualmente del automóvil del año 2000.

Daniel Monteverde

HONDA LEGEND EL GRAN ROVER

De la colaboración técnica que mantiene el fabricante japonés Honda y el grupo británico Austin Rover ha surgido una de las berlinas de la categoría alta

más interesantes: el Honda Legend (que el fabricante inglés llamará Rover 600); el Legend ha sido el protagonista del Salón de Tokio, y en principio aparece como



Casi cinco metros de coche y un motor de seis cilindros en V de avanzado diseño para competir con los europeos más prestigiosos.

El Rover 600 se venderá en España el año que viene



un modelo bien armado para presentar una dura batalla a las nuevas berlinas europeas.

Posteriormente, el Legend mantiene un aire de familia con el resto de los modelos de la marca, con un morro afilado y una línea ascendente que continúa hasta el maletero. Las diferencias entre el Legend y su hermano inglés, en su aspecto externo, se limitan a unos pasos de rueda ensanchados y al capó del motor un poco abombado, así como una tercera ventanilla en los montantes traseros, que le

dará un aspecto de limousine. También aparecerá una versión con portón trasero para los nostálgicos de los antiguos Rover.

En lo que se refiere a la mecánica, el Legend es un tracción delantera con el motor situado delante en posición transversal. Este es de diseño totalmente nuevo. Se trata de un V6 a 90 grados con bloque y culata de aluminio y estructura similar al que equipan los Williams de Fórmula 1.

Se ha decidido inclinar las dos bancadas de cilindros a 90 grados para que la altura

total sea la mínima posible. Este motor está disponible en dos cilindradas: 2.0 y 2.5 litros, que desarrollan 145 y 165 caballos, respectivamente. Por su parte, Rover dispondrá del motor dos litros sobrealimentado y una versión diesel. También es posible que monte el magnífico V8 de 3.500 centímetros cúbicos que emplean actualmente.

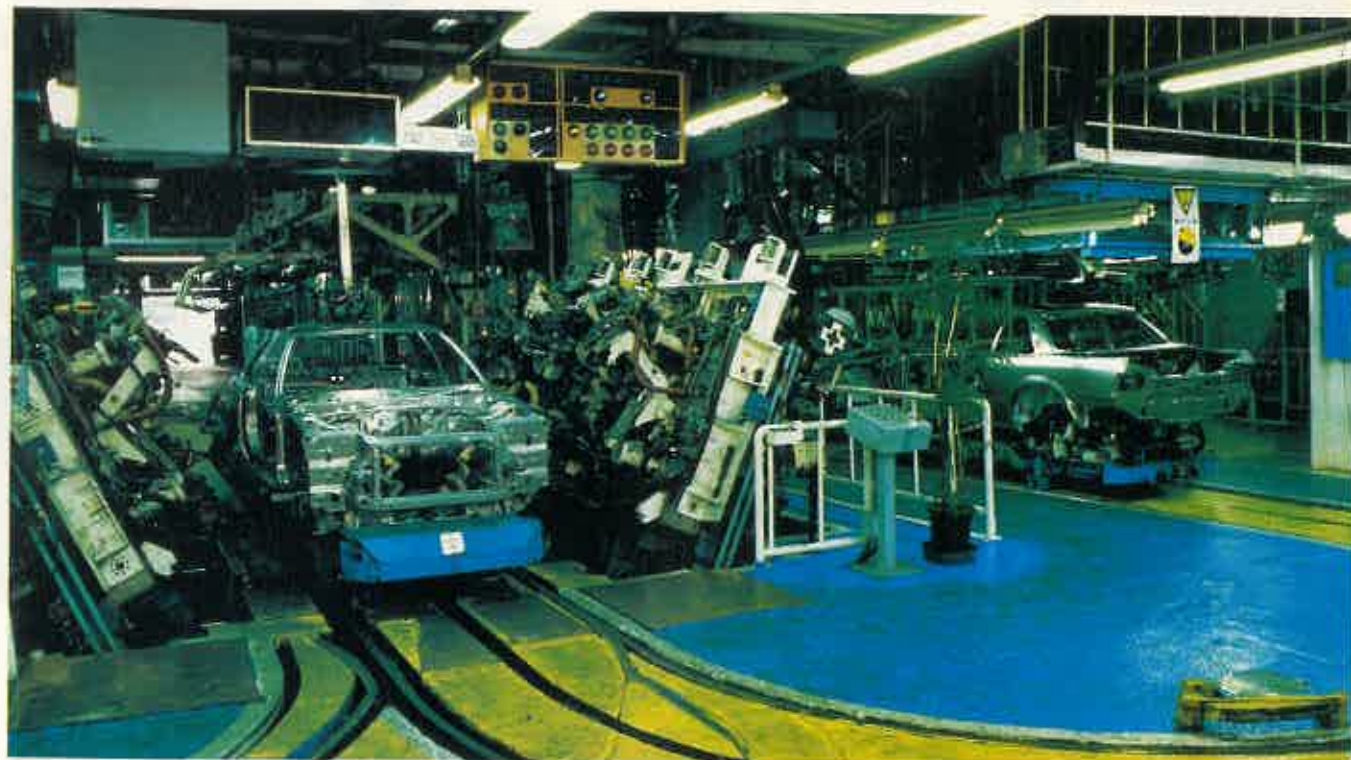
La suspensión es totalmente independiente, siguiendo un sistema parecido al del Prelude, pero con algunas diferencias, tal y como el montaje por separado

de los muelles y los amortiguadores. Los frenos son de disco en las cuatro ruedas. En la versión 2.5 los delanteros son ventilados.

La dirección es de cremallera, asistida, con endurecimiento progresivo en función de la velocidad.

Para poner al Legend a la altura de sus competidores europeos, se han previsto toda una serie de elementos de equipo, tal y como control automático de temperatura, reglaje eléctrico de asientos, equipo musical con control remoto, etcétera, que permitirán al modelo luchar de tú a tú en el difícil mercado europeo, aunque sólo está previsto exportar el modelo 2.5.

Kevin Radley



De acuerdo con los analistas, las ventas de Toyota en Estados Unidos dentro de cuatro años superarán a las de la propia Chrysler. Esta es sólo una pequeña parte visible del iceberg que constituye la producción automovilística de un país, Japón, donde todo va deprisa, nada es eterno, salvo las tradiciones

NO HAY QUIEN FRENE A LOS JAPONESES

La penetración de los coches japoneses en el mercado mundial sigue su marcha, lenta, pero inexorable. En Europa, los Toyota, Honda, Mazda, etcétera, han arañado en el primer semestre de este año el 10,4 por 100 del mercado, a sólo 2,5 puntos de distancia del primer vendedor, Volkswagen. En Estados Unidos están colocando del orden de dos millones de unidades anuales, lo que representa el 20 por 100 de aquel mercado. La producción sigue batiendo récord: entre enero y junio del actual ejercicio se han fabricado en Japón 6.119.528 automóviles, un 6 por 100 más que en el mismo periodo del pasado año.

El «milagro» a la japonesa es todo un fenómeno, considerando que aquel país, sin disponer de materias primas, ofrece una renta per cápita cercana a los 10.000 dólares (poco más de la mitad en España) y una balanza de pagos con superávit de 20.000 millones de dólares. Un país que, con una extensión equivalente a dos tercios de la español-

Los fabricantes japoneses se están preparando para desarrollar coches más lujosos y potentes, con los últimos adelantos. El Nissan NX-21 es uno de ellos.

JAPON dominará a medio plazo el 40 por 100 del mercado de Estados Unidos.



la, matricula cada año 20.000 autobuses y dos millones de camiones, cuyas empresas dedican a la investigación el 5 por 100 de sus ventas totales, y que cada año registra varias decenas de miles de patentes de la tecnología más avanzada.

Sin embargo, Japón comienza a perder ese aura de misterio con que se aparecía ante los ojos de los europeos, porque todo es más simple —según se mire— de lo que aparentaba. Dejando de lado el tinte folclórico de la industria japonesa (mínimas vacaciones, la empresa es más amada que la propia familia, etcétera), el éxito de este país, y no sólo en materia de automoción, se centra en el modelo de producción y en el fomento a la exportación como válvula de escape.

La productividad nipona se basa en una estructura simplificada, que se cumple a rajatabla, con precisión matemática. Frente a la idea de que el constructor japonés es un gigante pluriactivo, la realidad es que se limita a ensamblar partes y componentes suministrados a pie de cadena, cumpliendo fielmente los requisitos por parte de centenares de proveedores, que, eso sí, realizan sus entregas prácticamente al segundo. Así se consigue que en ningún paso de la cadena se acumulen stocks, reduciéndose drásticamente los capitales inmovilizados.

Con estos elementos de principio, los fabricantes de automóviles de Japón parten de unos costes considerablemente más bajos que los europeos. Normalmente, en los últimos cinco años, el precio franco frontera de un coche japonés era unos 500 dólares menor que el de un europeo en mercados tales como Alemania Federal, y unos 1.500 dólares menor en algunos de los mercados de exportación pertenecientes, por tradición, a Europa.

Esta ventaja japonesa en los costes

ha sido el resultado de factores tales como un mayor volumen de producción, con un mercado interior tradicionalmente cautivo, un sistema comercial que tiende a eliminar las limitaciones financieras en las empresas.

Pero estos fabricantes no se limitan a producir a costes muy competitivos y con unos sistemas de marketing agresivos que tiende a adecuar los modelos a las necesidades de los clientes. Una vez que penetra en un mercado debe negociar el precio final de sus productos, para no encontrarse con problemas de aranceles o cupos. Naturalmente, los exportadores aceptan esos precios —más altos que en origen— y se encuentran en las manos con un margen comercial muy significativo, que lo destina en parte en ofrecer en sus versio-

nes básicas un equipamiento equivalente al 75 por 100 de lo que sus rivales locales denominan «extras», garantías de todo tipo y otros alicientes.

Sin embargo, algo comienza a cambiar en Japón. Han quedado atrás los tiempos de copiar descaradamente la tecnología occidental y de imitar a Norteamérica. Hoy, los fabricantes japoneses comienzan a pensar con mentalidad técnica europea, a lo que se une su modelo de construcción y equipamiento. Es más, los excedentes financieros de las empresas japonesas se están destinando al desarrollo de coches más lujosos y potentes, de alta tecnología, para competir con los grandes modelos



El reparto del planeta



ESPAÑA: EL DESEMBARCO AMARILLO

ESPAÑA ha estado siempre en el punto de mira de los empresarios japoneses. Antes de nuestro ingreso en la Comunidad Económica Europea, como fórmula para tomar posiciones de cara al viejo continente. Y ya en ella, como puente de cara al mercado iberoamericano. Baste decir que nuestro país se ha convertido en la avanzada japonesa en Europa en cuanto a número de empleados y capital social invertido y ocupa el segundo lugar, detrás de Alemania Federal, respecto a número de empresas. En este sentido, las cifras hablan solas: 53 empresas —de las que 23 se dedi-

can a la producción industrial—, 18 fábricas, más de 250 acuerdos de cooperación tecnológica suscritos con otras tantas compañías españolas y unas inversiones superiores a los 250 millones de dólares.

Nissan ha sido uno de los adelantados de esta política. Con una fina estrategia a escala europea, cogió el relevo dejado anteriormente en Motor Ibérica por los estadounidenses de Ford y por los canadienses de Massey Fergusson, y después de varias inversiones ha conseguido controlar la casi totalidad del capital de la sociedad catalana. El éxito del todo terreno Patrol y de la furgoneta Vannette es tan evidente que la empresa va a comenzar en breve a dar resultados positivos, desde los 5.770 millones de pesetas que perdía hace dos años.

Otras empresas japonesas han de-

sembarcado en España. Yamaha formó con la Banca Garriga Nogués la empresa de motocicletas Samsa-Yamaha tomando como base la fábrica de la antigua Sanglas. Honda tiene un acuerdo con Montesa para fabricar e importar determinados modelos en nuestro país, mientras que Suzuki, que tiene un contrato de colaboración con la firma asturiana Avelló-Puch, fabrica en la factoría de Land Rover Santana, en Linares, el pequeño todo terreno SJ-410.

No parece que esto vaya a quedar así. Toyota mantiene un acuerdo de principio con Enasa en el caso de que fracasen las negociaciones de ésta con General Motors, e incluso viene rumoreándose desde hace tiempo la posibilidad de que un acuerdo de colaboración entre Mercedes y Mitsubishi se vea plasmado por estos pagos.

LOS 8 GRANDES

Rank	Company	Units produced in 1984	% of total
1	GM	8 449 823	30,7
2	Ford	2 941 130	10,6
3	Chrysler	1 965 900	7,1
4	Toyota	1 833 000	6,6
5	Nissan	1 700 000	6,1
6	Volvo	1 463 741	5,3
7	Peugeot	1 273 232	4,6
8	Renault	1 008 232	3,6
9	BMW	1 000 000	3,6
10	Alfa Romeo	1 000 000	3,6
11	Fiat	1 000 000	3,6
12	Subaru	1 000 000	3,6
13	Jeep	1 000 000	3,6
14	Land Rover	1 000 000	3,6
15	Mini	1 000 000	3,6
16	Seat	1 000 000	3,6
17	Skoda	1 000 000	3,6
18	Škoda	1 000 000	3,6
19	Škoda	1 000 000	3,6
20	Škoda	1 000 000	3,6

OBREROS MECANICOS

La industria japonesa, pionera en el campo de la automatización robotizada, es, desde hace muchos años, el país con mayor nivel dentro de este área en todo el mundo. Desde la introducción de los primeros y primitivos robots de soldadura en la década de los sesenta, estas máquinas se han desarrollado y sofisticado mediante la investigación de las propias empresas, y hoy en día se cifran en unos diez mil el número de robots activos en el sector, de los cuales más de mil corresponden sólo a la firma Nissan.

En torno a un 90 por 100 de los robots se utilizan en la soldadura por puntos y un 5 por 100 en pintura. Sin embargo, la última generación se destinan a tareas que van desde el montaje de cuadros de instrumentos al de baterías, pasando por la instalación de parabrisas, sujeción de asientos y manejo de piezas. En 1960, el 80 por 100 de las operaciones de montaje de un vehículo japonés se realizaba a mano. Diez años más tarde, ese porcentaje se había reducido al 48 por 100. Actualmente se sitúa en torno al 4 por 100.

La diferencia de los robots japoneses respecto a los europeos es celosamente guardada por los fabricantes. Algunos son imposible de fotografiar. Ellos son ahora los copiados. Y el esfuerzo de robotización no se detiene. De aquí a 1990 la demanda de robots industriales para el sector de automoción se va a duplicar, y a cuadruplicar hasta 1995. Estos esfuerzos están partiendo del proceso de ensamblaje, donde los robots acabarán por reproducir los gestos del hombre.



norteamericanos y europeos. En el actual año fiscal, tanto Toyota como Honda están consiguiendo beneficios récord, y es por ello por lo que las inversiones globales de la industria de automoción se van a incrementar en un 23 por 100, mientras que el aumento para todo el sector industrial de Japón se cifra en el 16 por 100.

En los últimos meses, Japón asiste a una intensa campaña de contratación de ingenieros y de otro personal técnico.

SOLO el 4 por 100 del montaje de un vehículo japonés se realiza a mano.

co. Honda cuenta ya con una plantilla especializada, integrada por 2.700 personas, dedicadas a buscar el modelo de alto «standing» para el futuro. También se disponen a copar el mercado de la tracción a las cuatro ruedas, y dentro de relativamente poco tiempo, los japoneses serán los primeros en ofrecer vehículos con radares conectados con satélites de comunicación.

Esta política innovadora y futurista está siendo muy criticada especialmente en Estados Unidos, donde se acusa



Los robot japoneses son celosamente ocultados. Ahora son ellos los imitados

a los japoneses de «nuevos ricos» que no saben qué hacer con todo el dinero que ganan. Sin embargo, la tecnología avanzada es la mejor arma, por no decir la única, con que cuentan los japoneses para sobrevivir.

En la sede social de Honda, en Tokio, existe una inscripción conocida como la «Biblia Honda», que dice: «Con una vocación internacional, nosotros



Cada operario produce al año 25 coches. La mejor media occidental está en 16.

nos esforzamos en vender al mejor precio los productos más eficaces para satisfacer a la clientela a escala mundial.»

Este lema podría ser el de cualquier fabricante. Pero para que dé resultado, obviamente, hay que ser japonés.

Raúl R. Sáez



MICHELIN

Serie M



los neumáticos fuera de serie

MX

En seco, fuerte y **seguro**. En mojado, rompe el agua a su paso, se agarra, gira y frena con decidida adherencia. Es silencioso, confortable y económico (mínima resistencia al rodaje). Neumático ideal para la utilización diaria, durante miles y miles de kilómetros.

MXL

Ancho y agresivo, se distingue por su estabilidad en recta y precisión en adelantamientos. Es una cubierta de perfil bajo (serie 70 y 65), de alto grado de **seguridad**. Para quienes suelen conducir "un poco más deprisa"... y bajo la lluvia, un verdadero placer.

MXV

En ancho (serie 70) y super ancho (serie 60 y 65), este neumático es excepcional por su adherencia en suelo mojado, su estabilidad en carretera y la exactitud de su respuesta a la dirección. El MXV da a los coches rápidos y potentes la **seguridad** exigida para las altas prestaciones.

MICHELIN



Casio pone, aún, más alto el listón

Las nuevas programables

PARA QUE TENGAS UNA MEMORIA INAGOTABLE, el nuevo FX-750 P utiliza RAM-PACKS de memoria, independientes y extraíbles del ordenador, sin perder la información acumulada.
La memoria que necesitas en cada momento.

PARA QUE TUS ORDENES SE CUMPLAN AL INSTANTE, está dotado de 66 funciones de entrada directa y circuito estadístico para 2 variables, con análisis de regresión y extrapolación.
Tus órdenes serán cumplidas.



FX-750 P

PARA QUE AMPLIES TU VOCABULARIO, es programable en BASIC, tu propio lenguaje, con 28 comandos de programa.
Hablarás con propiedad.

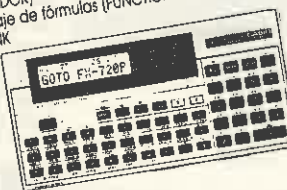
PARA QUE LO VEAS BIEN, un amplio display con 24 dígitos y contraste ajustable.
Lo tendrás muy claro.

PARA QUE PONGAS MAS ALTO TU PROPIO LISTON



- FX-770 P**
- Display de 24 caracteres alfanuméricos
 - Memoria de 2 K bytes ampliables a 4 K bytes con el OR-2
 - 3 lenguajes de programación (BASIC, NUMÉRICO y ENSAMBLADOR)
 - Almacenaje de fórmulas (FUNCTION MEMORY)
 - DATA BANK

65
FUNCIONES



- FX-720 P**
- Display de 12 caracteres alfanuméricos
 - Programable en BASIC
 - RAM PACK de 2 K bytes ampliable a 4 K bytes con el RC-4
 - DATA BANK

27
FUNCIONES



- PB-100 F**
- Lenguaje BASIC
 - 1 K byte (2 K bytes con OR-1)
 - Display de 12 caracteres

27
FUNCIONES

CASIO
FLAMAGAS SA

Exija la garantía **CASIO** / FLAMAGAS SA
Sales y Ferrer, 7 - 08026 - Barcelona

Mercado

**OFERTAS
DE LA
SEMANA**

RESTOS DE SERIES

O FRECEMOS esta semana información sobre algunas marcas que en estos días se están deshaciendo de las últimas unidades de los stocks de modelos que ya han dejado de fabricarse. Por norma general, se ofrecen a precios interesantes, ya que es la única manera de dar salida a coches que han muerto. Hemos de aclarar a los posibles compradores que la desaparición de un modelo no significa la desaparición de elementos de repuesto, al menos hasta un periodo de cuatro o cinco años, aunque también es verdad que ninguna marca se ha atrevido a asegurar esto por escrito.



FIAT

Ya no se fabrica el Fiat Argenta, que ha sido durante muchos años el modelo de mayor tamaño de la marca. Quedan poquísimas unidades en los concesionarios, que se venden a precio antiguo, muy interesante. Con la implantación del IVA, los concesionarios no tienen demasiado interés en quedarse con

stocks, por lo que se deshacen de él a buen precio.

RENAULT

El modelo Fuego, como tantos otros coupes, tuvo años mejores que los actuales. Apenas quedan unidades en los concesionarios, que los ofrecen con descuentos que llegan al 25 por 100.



MERCEDES BENZ

La aparición de la nueva serie de Mercedes W-124 ha dejado obsoleta a la veterana W-123, entre la que su modelo más vendido en España ha sido el 300 D. Quedan aún algunas unidades en los concesionarios y sigue siendo un excelente automóvil, aunque por supuesto, tecnológicamente superado por los más modernos. De cualquier Mercedes siempre habrá recambios durante muchos años.



OTRAS OFERTAS

BMW 323i

Seguimos ofreciendo ofertas de coches de ocasión, agrupadas por marcas y modelos. Esta semana seleccionamos las ofertas de BMW 323i. Como la mayoría de nuestros lectores saben, el 323i va a ser superado a muy corto plazo por el 325i, por lo que este modelo se ha desvalorizado. Hay que tenerlo presente a la hora de ajustar el precio. Como referencia, según el GANVAM, los precios de compra de este modelo son: 1979, 1.210.000 ptas.; 1980, 1.460.000 ptas.; 1981, 1.570.000 ptas.; 1982, 1.660.000 ptas.; 1983, 2.100.000 ptas. (nuevo modelo); 1984, 2.270.000 ptas. **OFERTAS:** Zaragoza: Año 80, 1.300.000. Tel. 32 17 01. Madrid: Automóviles Hispano Alemán. Tel. 733 94 62. Barcelona: Driver Automóviles. Tel. 253 91 06. Madrid: Mecha Automóviles. Semiestreno. Tel. 246 18 03. Barcelona: Último modelo. Keldenich. Tel. 212 18 54. Barcelona: Equipamiento completo. Automóviles Galileo. C/. Galileo, 233. Barcelona: Automóviles Moyanes. C/. Moyanes, 36. Madrid: Precio, 1.300.000. Tel. 445 87 29. Barcelona: Policomer. Gran Vía de las Cortes Catalanas, 657. Barcelona: Tel. 253 61 68.



Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

KTM

250-MKT	250	45	-	402.800
250-SS	250	44	-	487.600
250-NC	250	45	-	489.300

LAMBRETTA

125	125	6	87	122.577
150	148	7,6	87	179.388
200	195	9,7	107	185.120

LAVERDA

NBS-1000	981	85	218	1.185.000
----------	-----	----	-----	-----------

MONTESA

Cota 242	233,3	-	-	272.230
Cota 348 Tm	340,6	-	-	270.250
Cota 350	349,8	-	-	283.240
Enduro 80 HT	74,8	-	82	230.540
Enduro 250 HT	246,3	-	118	331.440
Enduro 350 HT	340,6	-	130	242.220

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

Impala 125	124	10	100	208.780
Impala 175	174,7	13	100	220.050

MORINI

250 Bicicleta	239,5	26,8	158	341.180
350 Turismo	344,1	38,8	150	484.000
900 Sport	478,6	43	170	501.000
500 Canal	478,6	-	-	598.000

MOTO GUZZI

V 50 III	490	47	170	806.548
V 50 Monza	490	48	175	842.473
V 50 Custom	490	47	165	857.170
V 65	643,4	62	185	863.680
V 65-SP	643,4	62	180	770.305
V 65-Custom*	643,4	62	164	747.874
850-TS*	844	67	188	1.001.728
Le Mans III	844	81	220	1.003.334
1000-SP-MT	948,8	71	200	988.665
1000-Convert	948,8	-	-	819.280
California II	948,8	-	-	1.075.845

MZ

ETZ 250	243	31	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

OSSA

250 TE	244,2	-	130	371.990
250 Capa	242	190	180	343.980
303 Tm	302,7	-	-	332.130
350 Tm-Ye	350,0	-	-	397.990

PUCH

Colma M 82-TT AD	73,3	12	85	222.300
Colma M 82-Cross	73,3	14	70	196.800
Colma M 82-TD	73,3	10	90	246.800

RIEJU

Stade	74	8,5	-	183.000
Marathon NH-80	75	14	-	294.500
Marathon Enduro	80	20	-	307.000
Marathon Cross	80	20	-	307.000

SUZUKI

GSK 550 ES	572	65	185	791.294
GSK 750 ES*	747	87	210	950.730

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	--------------------

Katana GSK 1100*	1.074	103	231	1.150.724
------------------	-------	-----	-----	-----------

VESPA

75 Junior	74,0	4,0	90	178.500
75 Elet	75,0	4,4	90	196.965
125 Elet	123,3	8,2	100	200.630
125 Elet	123,3	8,2	100	212.240
125 NC	123,3	8,2	100	185.498
150 bis	149,6	8,2	100	211.320
200 DN	198,0	10,2	110	226.681
200 bis	198,0	10,2	110	254.860

YAMAHA

DT 80	-	-	-	217.550
SR 250	239	17,0	115	358.300
SR 250 Special	249	20,0	117	368.060
XS 400	399	45,5	175	586.200
XJ 600	599	72,0	200	838.500
XJ 650	653	73,0	200	779.400
XJ 900*	853	97,0	219	1.175.000
FJ 1100	1.097	125,0	250	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

TABACALERA Y EL DEPORTE

SIGUIENDO con su labor de apoyo al deporte, Tabacalera, S. A., ha firmado recientemente un acuerdo publicitario con los pilotos del equipo Campa-sa, Pérez-Sala y Villamil, que le ayudará a promocionar su marca Ducados en el mercado europeo. En el acto de la firma, que tuvo lu-



DEL CASTAÑO, EN IMAGEN UNO

EL hasta hace poco director de relaciones públicas e información y adjunto a la presidencia de Seat, José del Castaño, se ha incorporado a Imagen Uno como presidente. Esta empresa está asociada a la multinacional inglesa Good Relations Gropu PLC, que es la primera empresa de servicios completos de relaciones públicas de Europa. José del Castaño ha sido también nombrado vicepresidente para España de la multinacional norteamericana Systems Research Corporation.

TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastin español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 232 38 57 y 261 16 26.

CANON TAMBIEN CON VIDEO

EN la edición de Sonimag, que se ha celebrado recientemente en Barcelona, la división foto y vídeo de Canon España expuso sus últimas novedades mundiales. En el campo del vídeo, la gran innovación fue la Canvosión 8 —con vídeo de 8 mm. incorporado y un mínimo de tamaño y peso—. También se presentó la Canon T-80; una réflex autofocus automática, y compact AF 35 Jet y Snappy S.



PREMIO PARA EL SCORPIO

LA Asociación de Conductores de Suecia ha concedido su medalla de Oro y Diploma a Ford por la iniciativa de la multinacional en favor de la seguridad al incorporar el sistema de frenos antibloqueo ABS como equipo de serie en toda la gama Scorpio. Este premio es una distinción que sola-

mente se ha otorgado en siete ocasiones desde su creación, en 1965. La medalla fue entregada por el presidente de la Asociación de Conductores de Suecia, Bo Lundgren, al presidente de Ford Europa, Robert A. Lutz.

DEPORTE A CONCURSO

EL concurso organizado por Champion, «El fotógrafo del año Champion Motor Sport», está abierto a fotógrafos profesionales y aficionados que quieran presentarse siempre que el tema de sus fotografías esté relacionado con los deportes del motor. La cantidad destinada a premios es de 4.000 libras —unas 920.000 pesetas—, y además los trabajos ganadores formarán parte de una exposición. El formulario de inscripción que proporciona Champion, junto con las bases del concurso —avenida de Brasil, número 7, 5.º 28020 Madrid—, deberán remitirse a Champion PO Box 19865, 1000 GW Amsterdam, Holanda, antes del 30 de noviembre.



A FONDO

SCORPIO 2.8i RS

AHORA CON ALAS



FORD ha apostado fuerte con el Scorpio, y quiere satisfacer a todos los públicos. De ahí que su oferta sobre este modelo se amplíe constantemente, obligándonos a volver sobre él constantemente. Ahora es la variante RS la que nos ha obligado a dedicarle estas páginas.

Realmente no se trata de una versión que aparezca en la lista de precios claramente diferenciada de las demás. Más bien es un kit que se puede aplicar en cualquier modelo de Scorpio. Este kit contiene toda una serie de accesorios aerodinámicos que en principio deben mejorar el comportamiento del co-

che a alta velocidad. Junto con ellos se montan nuevas llantas calzadas con neumáticos más anchos.

Casualmente, la aparición de este coche coincide con el acortamiento del cambio de marchas decretado por la dirección comercial de Ford en vista de las críticas registradas en la Prensa no

VIRTUDES DEFECTOS

Aspecto impresionante

Suspensión blanda

Mejor comportamiento

Balanceo en curva

Más brío en recuperaciones

Embrague poco progresivo



sólo española sino de todos los demás países europeos, incluida Alemania, en donde su importante red de autopistas debería favorecer el empleo de desarrollos largos.

Con el kit RS completo, el coche se queda a medio camino entre lo que ofrecerá el Scorpio 4 × 4 en lo que a desarrollos de cambio y rendimiento y comportamiento se refiere. Es una lástima que dentro de este paquete Ford no ofrezca la posibilidad de montar amortiguadores de gas, de un tarado más duro, barras estabilizadoras más gruesas e incluso una mayor medida de neumático, con el que su estabilidad, cuando se rueda rápido —es de suponer que quien monte el kit RS no lo quiere sólo para presumir—, hubiera mejorado muy sensiblemente.

MECANICA



El motor es exactamente el mismo, con sus 150 caballos. Sin embargo, tanto la velocidad punta como las aceleraciones y los reprises han mejorado sensiblemente con respecto a las que habíamos obtenido en el mes de junio (MOTOR16 número 87).

La velocidad máxima que antes se conseguía en cuarta se logra ahora en quinta. Y es de dos kilómetros por hora superior a la que se obtenía antes. Esto, de todas formas, hay que achacárselo al cambio más corto, y no a los apéndices aerodinámicos del kit RS.

Estos proporcionan mayor apoyo aerodinámico, pero no mejoran el coeficiente aerodinámico, se mantiene inalterado, por lo que no debería interve-

FICHA TÉCNICA



FORD SCORPIO 2.8 V6 EFI

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.792 c.c. (93 × 68,5 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Árbol de levas central, accionado por engranajes. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 98 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 150 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 22,3 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,1 km/h.; 2.ª, 17,2 km/h.; 3.ª, 24,7 km/h.; 4.ª, 31,2 km/h.; 5.ª, 37,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De relación variable. Vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 11 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás. ABS y servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5 × 15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.340 kg.

nir esa mejora de velocidad máxima. Si en cambio de desarrollos más cortos, que permiten al motor llegar hasta las 5.500 revoluciones por minuto en quinta, y alcanzar casi los 210 kilómetros por hora.

También hemos registrado una mejora en los consumos, lo cual es bastante sorprendente, porque dado que no hay una mejora aerodinámica y los desarrollos son más cortos, debería haber consumido más. La diferencia en menos hay que achacarla, por un lado, a las diferencias que siempre puede haber entre una unidad y otra; por otro, a que el coche probado en junio tenía sólo 1.000 kilómetros, y éste 11.000, y al estar más suelto de motor siempre consume algo menos; esto sin contar con que siempre se puede tener en cuenta que con el cambio más corto siempre las recuperaciones son mejores y se mantiene mejor la velocidad en los repechos, por lo que hay que apretar el acelerador a fondo menos tiempo.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento ha mejorado particularmente a alta velocidad. El coche toma las curvas con más franqueza que con el Scorpio normal, incluso con los amortiguadores de serie, que, como decíamos al principio, se mantienen en el kit RS. En tramos de carrera más intrincados, la mayor manejabilidad se debe a la mayor anchura del neumáti-

co y a que con el cambio más corto se lleva siempre el coche un poco más amarrado. De todas formas, se sigue echando en falta una amortiguación más dura, que no tendría que influir negativamente en el confort, y unas barras antibalanceo más gruesas, que incluso lo mejorarían, si es que se rueda rápido. Algo que, sin embargo, si se va a montar en el Scorpio 4 × 4, versión que no tiene por qué considerarse más deportiva que una equipada con el kit RS y sólo dos ruedas motrices. En lo que se refiere a los neumáticos, el 195/65 podría ser suficiente para este coche.

En lo que sí hay un claro progreso es en la insensibilidad al viento lateral. Sea por el aumento de los neumáticos, sea por su mayor apoyo aerodinámico, o por sus estribos laterales, el caso es que el coche es mucho menos sensible al viento lateral, que en la versión normal le afecta en gran manera.

SONORIDAD



Al ralentí	45,2
A 60 km/h.	63,2
A 90 km/h.	65,7
A 120 km/h.	70,8
A 140 km/h.	73,2
A tope	78,3

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



Muy impresionante el aspecto exterior del Scorpio con el kit RS, que entre otras piezas componen los spoiler delantero y trasero, el alerón trasero y las llantas de 6,5 × 15 de aleación. El conjunto del kit supera por muy poco las ciento ochenta mil pesetas.



EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Transmisión automática, 117.440; deshielo eléctrico de parabrisas, 23.700; techo solar apertura eléctrica, 99.600; ajuste electrónico asiento del pasajero, 43.100; alarma antirrobo, 16.200; asientos termoelectrónicos, 32.700; diferencial autobloqueante, 63.200; lavafaros, 28.400; malla retención de equipaje, 12.100; ordenador de consumo, 39.100; pintura metalizada, 40.800; control velocidad de crucero, 57.600.

KIT RS

El kit RS se compone de nueve accesorios cuyo precio total es de 183.438 pesetas. Por partes, los precios son:

	Pesetas
Spoiler delantero	18.438
Alojamiento faros antiniebla	2.460
Estribos laterales	22.737
Alerón trasero	22.280
Spoiler trasero	15.752
Llantas aleación ligera 6½ × 15	79.676
Tapacubos y tuercas de ruedas	6.304
Volante de tres radios	15.791

Existe como alternativa al alerón trasero una deriva que cuesta 17.567 pesetas, y un volante de cuatro radios en vez del de tres, cuyo precio es 15.156 pesetas. Hay que tener en cuenta que las llantas RS deben montar neumáticos 195/65 HR/VR 15 en vez de los 185/70 VR 14 que el coche lleva de serie.

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	8,8
A 100 km/h.	28,9
A 120 km/h.	36,7



El coche mejora en comportamiento y en insensibilidad al viento lateral. Pero es el cambio de desarrollos más corto el que le hace ganar en velocidad máxima.

Por lo demás, la dirección —de multiplicación variable— y los frenos —con ABS en serie— no dan lugar a la menor crítica. En cuanto al confort de marcha, es el mismo que el del Scorpio normal, excepto en una cosa: el ruido. Aunque sea muy poco, con el cambio corto el motor brama más fuerte a velocidades bajas y medias. Sin embargo, a velocidad máxima ha bajado el ruido, y es que antes para conseguir los 207 kilómetros por hora había que destripar el motor tirando hasta el límite de vueltas en cuarta, y ahora se alcanzan los 209 en quinta por debajo del régimen de potencia máxima, cuando to-

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.) 209,2

ACELERACIÓN (seg.)

400 m. salida parada 17,1
1.000 salida parada 30,5
De 0 a 100 km/h. 9,6

RECUPERACIÓN

400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 17,3
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 21,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª .. 35,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª .. 38,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª 10,2
De 80 a 120 km/h. en 5.ª 14,9

CONSUMO



CIUDAD

A 24,8 km/h. de media 14,0

CARRETERA

A 90 km/h. de crucero 7,5
En conducción rápida 14,6

AUTOPISTA

A 120 km/h. de crucero 9,2
A 140 km/h. de crucero 12,4
A 180 km/h. de crucero 15,8

AUTONOMÍA MEDIA

Consumo medio ponderado 11,6
Recorrido (kilómetros) 550

avía le quedan setecientas vueltas hasta el límite.

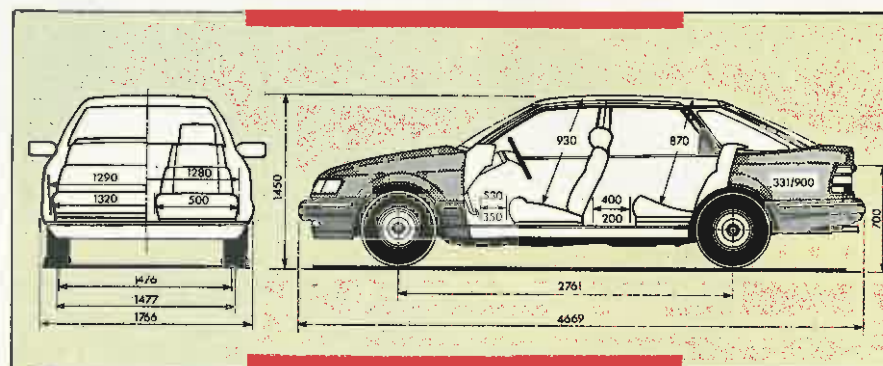
CARROCERÍA



Los interiores se mantienen completamente inalterados. Realmente no hay razón para ello, puesto que incluso los asientos, sin llegar a ser del tipo bucket, que es como se llama en el argot a los asientos envolventes de los coches deportivos, sujetan bien a sus ocupantes. Sólo se ha previsto un volante de tipo deportivo en piel, pero que es incompatible con el control de velocidad, que llevaba la unidad probada. En ese caso se descuenta del precio final del kit, en el que siempre es optativo.

Por lo demás, no hay más que repetir lo dicho en pruebas anteriores sobre su buena amplitud —el espacio para los ocupantes del asiento trasero es particularmente grande—; que el maletero es muy capaz y tiene la posibilidad de ampliarse abatiendo el asiento trasero bien parcialmente bien en su totalidad, que está muy bien acabado y que su equipo es completo, etcétera.

En cuanto a su aspecto exterior, el kit RS le da un aspecto todavía más fusiforme e impresionante que hace que la gente se vuelva a mirar por la calle o que se aparte, aun sin pedir paso, cuando se rueda en autopista. Y eso sin llegar a ser demasiado sobrecargado.



Despéñate.



Ya está aquí el nuevo
Citroën Visa GTI

Potencia de despegue:
105 Caballos.

Velocidad de despegue:
De 0 a 100 en 9".

Velocidad de cruce:
188 Km/h.

Consumo previsto:
5,9 a los 100 Km.

**Nuevo Citroën
Visa GTI.**
Te desmelenas





El kit contiene también volantes de tipo deportivo que son incompatibles con el control de velocidad que llevaba la unidad probada.



FRENTE A SUS RIVALES

Cuando se probó por primera vez el Scorpio 2,8 se pusieron como rivales los coches más próximos en precio. Pensamos que con el kit RS, que supone un aumento de precio de 180.000 pesetas, sus rivales han variado. Ahora hay que ir a buscar coches con un aspecto exterior tan impresionante y de buenas prestaciones. Ese grupo de coches lo componen ahora el Sierra XR.4i, todavía en producción, con su impresionante alerón de doble plano trasero, y el Rover Vitesse, con su atractiva presentación y su motor de tres litros y medio y 193 caballos que es netamente más potente que el de los dos Ford, aunque el precio sea prácticamente el mismo.

Como prestaciones, en velocidad máxima se impone el Scorpio, mientras que en el Rover y el Sierra se muestran más nerviosos en aceleraciones y recuperaciones.

En comportamiento, el Sierra es el mejor de los tres. Al Rover le pesa su tamaño, que le hace perder manejabilidad, mientras que al Scorpio es la blandura excesiva de su suspensión

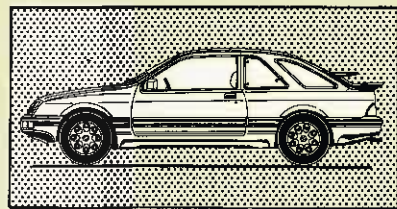
—en particular la trasera— la que le penaliza. En consumos, el coche británico paga lo grande de su motor, mientras que el Scorpio se beneficia de los últimos adelantos de Ford en materia de control electrónico de la alimentación para mejorar la ya buena cifra del Sierra.

En habitabilidad, el Scorpio y el Rover están a la par, por delante del Sierra. En equipamiento también son muy parejos, sin embargo, el nivel de acabado de los dos Ford es netamente superior al del Rover.

Sergio Piccione

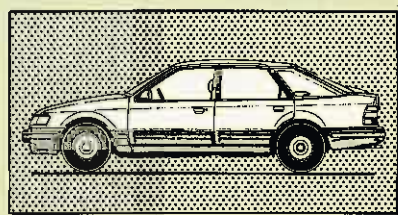
FORD SIERRA XR-4i 2.675.456 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.230 kg. Velocidad máxima: 193 km/h. Consumo medio ponderado: 12,2 l/100 km.



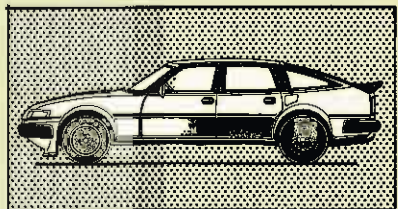
FORD SCORPIO 2.8 V-6 EFI RS 3.902.601 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.340 kg. Velocidad máxima: 209 km/h. Consumo medio ponderado: 11,6 l/100 km.

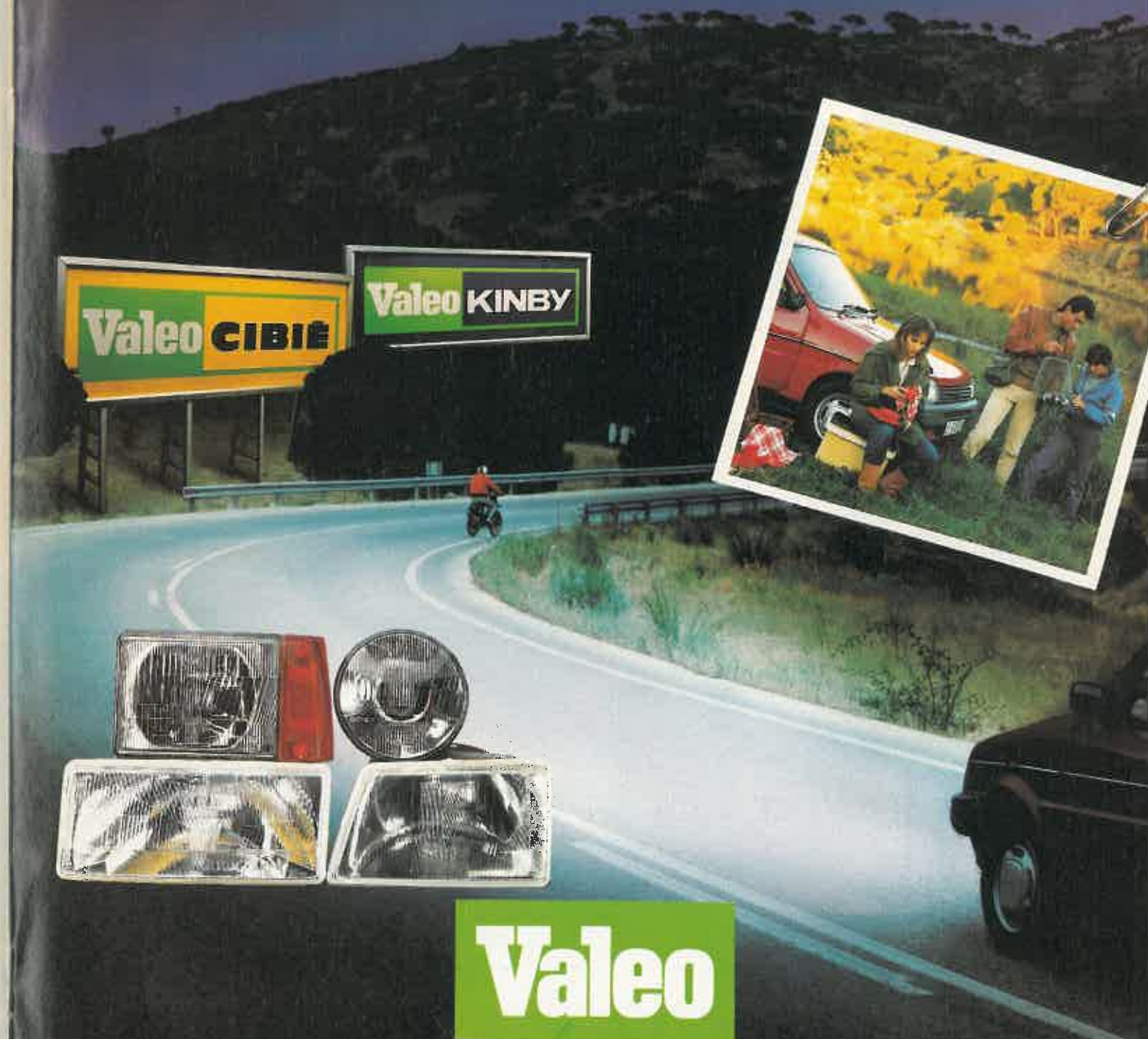


ROVER VITESSE 3.821.956 ptas.

Motor: Delantero, longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.532 c.c. Potencia: 193 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.390 kg. Velocidad máxima: 205 km/h. Consumo medio ponderado: 16,4 l/100 km.



Viaje a la luz de la seguridad



Valeo Faros Halógenos

Los Faros Halógenos Valeo son Equipo Original, creados y desarrollados por Valeo, el líder mundial que le ofrece la tecnología más avanzada. ¡Garantizándole el doble de luz!

Sea cual sea el modelo de su coche, hágase instalar unos Faros Halógenos Valeo. De cualquiera de sus marcas: Cibie, Kinby, Marchal, Ducellier y Elma.

Viaje a la luz de la seguridad. Los Faros Halógenos Valeo lo hacen posible.

NUEVO SEAT IBIZA JUNIOR HECHO PARA SU GENTE



La gente con carácter sabe destacar. Para gente así, como tú, Seat ha creado, junto a tres grandes firmas, el nuevo Seat Ibiza Junior. Un coche con todo el carácter del que lo conduce.

Así, Giugiaro realizó la línea y el diseño

más vanguardistas. Karmann trabajó por un coche seguro, de amplio interior. Y Porsche se unió a Seat para poner a punto un motor potente, revolucionario, tecnológicamente superior.

Acércate a tu concesionario Seat.

Disfrutarás viendo la última imagen del nuevo Seat Ibiza Junior. Viene con el look que a tí te va. Lo tienes en gasolina y diesel. Y a un precio que también te va a gustar. Además, siempre puedes contar con Fiseat a la hora de comprarlo.

Sin duda verás que el nuevo Seat Ibiza Junior está hecho para tí.

IBIZA junior 



A FONDO

GAMA CITROËN CX SERIE 2

LA ETERNA JUVENTUD

HACE ya once años que el Citroën CX apareció en el mercado europeo como berlina cumbre de la marca francesa. En este periodo, más de 900.000 coches se han producido en Francia, a los que hay que sumar 17.500 coches fabricados en Vigo en el periodo 1976/1980. Fue en su día un automóvil revolucionario, gestado en plena crisis económica, con una serie de innovaciones técnicas y estéticas renombrables.

Sin embargo, lo cierto es que sus líneas generales, el avance en su concepción, habían quedado absorbidas ante la fuerte ofensiva europea en este segmento de coches de alto «standing». No hace más de quince días, presentábamos las berlinas del año 2000 (Ford Scorpio, Renault 25, Lancia Thema, Saab 9000, Mercedes W-124 y Audi 200), entre las que, obviamente, no se encontraba el CX conocido; ¿habría

que incluir al recién nacido Serie 2?

La verdad es que los nuevos CX no han cambiado lo suficiente como para justificarlo; pero sí es verdad que han sufrido un «aggiornamiento» atractivo, con algunas peculiaridades técnicas, como la incorporación del sistema ABS de frenada, el cambio automático, ordenador de a bordo, controlador de velocidad, etcétera. Citroën quiere mantener las posiciones ganadas por su veterano modelo entre los coches altos de gama, de los que se venden en el continente más de 1.500.000 unidades, o lo que es lo mismo, el 15 por 100 del mercado total.

MECANICA

★★★★

Como es lo normal en estos casos, el Citroën CX se presenta con bastantes

posibilidades de elección en lo que a motores se refiere:

— Gasolina 2,2 litros, 115 CV (CX 22 TRS).

— Gasolina 2,5 litros inyección, 138 CV (CX 25 GTi).

— Gasolina 2,5 litros turbo-inyección, 168 CV (CX 25 GTi Turbo).

— Diesel 2,5 litros, 75 CV (CX 25 RD).

— Diesel 2,5 litros, turbo, 95 CV (CX 25 TRD Turbo).

Y en cuanto a carrocerías, la conocida berlina y los más anecdóticos Prestige (berlina alargada hasta 4,9 metros) y Familiar, con la misma longitud que el anterior y tres filas de asientos.

Como se aprecia, sólo hay una novedad en lo que a motores se refiere: el CX 22. Se trata de un veterano grupo motopropulsor bautizado J6TA y fabricado en Douvrin, en la misma factoría del grupo PSA, en la que se fa-

brikan los motores de los Samba, Visa, 205, etcétera. Este motor de aluminio y 2,2 litros se utiliza en el Peugeot 505 GTi y en el Renault 25 GTX. Incorpora el árbol de levas en cabeza, movido por correa dentada. Rinde 115 caballos y la verdad es que en esta prueba nos ha sorprendido muy gratamente, por su capacidad de recuperación, su velocidad y su poco consumo de combustible. Sin duda, tras los sucesivos motores atmosféricos que hemos ido conociendo en el CX (2,5, 2,0 y 2,2), es el que más homogéneo nos ha parecido. Como ocurre con alguna frecuencia, es sólo el paso del tiempo quien llega a perfeccionar un modelo, y ese es el caso del CX básico, que en estos diez primeros años de su vida ha conocido periodos de profunda decepción para sus usuarios y que ahora parece que ofrece al fin un motor atractivo y moderno.

Pasaremos muy por encima de las otras motorizaciones, que ya han sido probadas en ocasiones anteriores por MOTOR16 y entre las que destaca el potente GTi Turbo, con 168 caballos de potencia, suficientes para lanzar al CX a 215 kilómetros por hora.

Las cajas de cambio son de cinco

marchas de serie, con desarrollos diferentes para cada versión. En el CX 22, en cuarta, es de 28,3 km/h., y en quinta, de 36,2 km/h., lo que nos parece muy razonable para esta potencia y peso. Prueba de ello son las excelentes cifras de recuperación, casi iguales que las del GTi, y los bajos consumos rodando por autopista a elevada velocidad de cruce. Si en los modelos de gasolina son del todo acertadas, en los motores turbodiesel son exageradamente largos estos desarrollos, ya que se llegan a los 45,1 km/h. en quinta. Hay que aclarar que los motores turbodiesel tienen un corte de inyección a muy bajas vueltas: concretamente, a 3.750 (prácticamente al régimen de potencia máxima), con lo que la conducción por carretera con tráfico requiere un periodo de habituamiento o nos quedamos cortos en los adelantamientos: al contrario de lo que parece lógico, hay que cambiar a marchas más largas o el coche se nos queda muerto.

Hay que hablar también del nuevo cambio automático, no especialmente brillante, que hace casi obligatorio el accionar manualmente el selector, por estar graduado para mantener casi a ultranza la marcha más larga. Se obtiene sólo en el GTi.

En el capítulo de frenos, nada que reprochar. Los ya muchos usuarios de este coche conocen la manía de la marca por ofrecer recorridos del pedal de freno casi inexistentes. Esto tienen algunos inconvenientes cuando no se está acostumbrado, como la violencia de las frenadas para los pasajeros y el peligro de bloqueo rodando con el suelo mojado. Pero también ventajas: una vez habituados, los tiempos de reacción son muy pequeños y se frena en un pañuelo. Además, los cuatro discos, con los delanteros ventilados, detienen los mil y pico kilos de peso (con carga) en un reducidísimo espacio de tiempo.

Por si fuera poco, ahora se ofrece en todos los modelos (menos en el CX 22 y el diesel atmosférico) el sistema ABS

de antibloqueo. Su precio es de 150.000 pesetas, cifra razonable frente a los BMW o Volvo que los ofrecen, pero criticable cuando ya una marca, Ford, lo ofrece de serie en sus Scorpio. El freno de mano actuando sobre el eje delantero es otra peculiaridad de los CX de toda la vida, en los que siempre encontramos elementos diferenciadores... debe ser algo de familia.

COMPORTAMIENTO

★★★★

Tradicionalmente, el CX se ha caracterizado por un comportamiento excelente, al que sólo había una pega que ponerle: los efectos mareantes que producía en los pasajeros traseros. Con el paso del tiempo se ha mantenido este excelente comportamiento en toda circunstancia y se ha disminuido parcialmente el efecto mareante. Todos los CX, excepto los familiares, tienen ahora los mismos tarados de suspensiones y los mismos diámetros de barra estabilizadora. Recordemos que el CX utiliza las suspensiones hidroneumáticas, en las que el elemento elástico, que tradicionalmente son los muelles o las ballestas, es en este caso un sofisticado, pero eficaz, sistema de bombonas de gas y líquido. La publicidad se ha encargado de recordarnos que es el mismo sistema que se utiliza en la aviación comercial y en los Rolls Royce. La verdad es que no cabe duda de que es un adelanto tecnológico. Destaquemos que el sistema tiene una garantía por toda la vida del coche en su primer propietario.

Los problemas de comportamiento-confort vienen originados por la dirección, también características del CX en toda la vida. Una de las primeras direcciones asistidas en coches de gran serie tiene algunas particularidades que la diferencian de las standar: endurecimiento variable en función del ángulo de giro y progresivo, dependiendo de la

VIRTUDES DEFECTOS

Frenos excelentes	Ventilación mala
Buen comportamiento	Asientos muy blandos
Interiores atractivos	Conducción peculiar





velocidad. Además, retorna al punto cero por sí sola y con una notable fuerza sobre el volante. Es, pues, bastante agradable de conducir, pero sólo cuando se tiene algún tiempo de práctica. Con alguna frecuencia, los conductores que se enfrentan por vez primera al CX tienen reacciones muy bruscas de la dirección. Esta brusquedad inicial se transforma en un balanceo molesto para los pasajeros.

Un resto de sensación de mareo, el balanceo por la dirección y los frenos violentos no son sino algunos de los

problemas que se le plantean a los pasajeros de los CX. La verdad es que el coche grande de Citroën es tremendamente eficaz y noble de comportamiento, pero de todos los coches de su categoría es donde los pasajeros viajan con menos confort o requiere de chóferes de mucho mimo y bastante experiencia.

La velocidad máxima y las prestaciones, se pormenorizan en los cuadros que ofrecemos, porque hay de todo, como en botica. Hay CX que andan estupidamente bien y otros que se que-



La novedad más evidente es el salpicadero, que se ha modernizado. Las tres tapas del centro cubren el ordenador de viaje —en los modelos que los llevan— y huecos diminutos portamonedas. La palanca reguladora de la altura de la suspensión es un deslizador que va en la consola.



Los asientos son los mismos que lleva el viejo GTi Turbo, demasiado blandos.



Dos adultos pueden viajar cómodamente en el asiento trasero, que también es blando.



CON OCHO BASTA

QUE recordemos, sólo Peugeot (con el 505) y Citroën, con el Familiar CX, ofrecen berlinas con tres filas de asientos y ocho plazas de capacidad (hasta nueve con el carnet B). Y la verdad es que, haciendo abstracción del precio, que es bastante elevado, esta «furgoneta» tiene muchos aspectos atractivos..., casi todos lo son, excepto la búsqueda de estacionamiento.

Con sólo dos puertas laterales, el acceso a las traseras del todo, es fácil, abatiendo los asientos de la fila media. Estos asientos son cómodos y gozan de una excelente visibilidad, lo mismo que el conductor, pese a que se utilicen todas las plazas disponibles.

El coche se tiene y frena como un turismo, y anda que se las pela. Apenas consume un poquito más que la berlina y su capacidad de carga llega a asustar.



Impresionante de capacidad la versión familiar, sólo disponible con el motor Diesel Turbo.



dan algo escasos. Los hay que consumen poco y los que se pasan ligeramente. Lo que puede decirse, generalizando, es que son coches para hacer unas buenas medias en carreteras con tráfico escaso o autopista (hablamos de las versiones de gasolina), pero que no se encuentran muy a gusto en carreteras comarcales o bajo un tráfico intenso, condiciones en las que se muestran un poco perezosos. El GTi Turbo es una excepción.

CARROCERIA



Lo que se ha bautizado como «Serie 2», apenas va a ser apreciado por el público, ya que las diferencias entre lo ya conocido y lo nuevo se han fijado en niveles interiores y mecánicos. En el exterior, al margen de los anagramas y las protecciones laterales, apenas cabe señalar más que unos paragolpes más modernos y desde luego más eficaces, el voladizo de las ruedas traseras y los nuevos retrovisores, del mismo color de la carrocería, pero de muy mala calidad a juzgar por las frecuentes averías en el mando manual de reglaje.

En el interior, los cambios son múltiples. Se ha comenzado por rediseñar por completo el puesto de conducción y el guarnecido. El resultado es, salvo algunos detalles, atractivo. Se ha mejorado lo conocido y se ha ganado en vistosidad. Sin duda, la escuela de Ford y

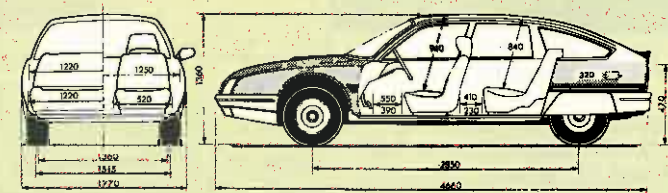
FICHA TÉCNICA



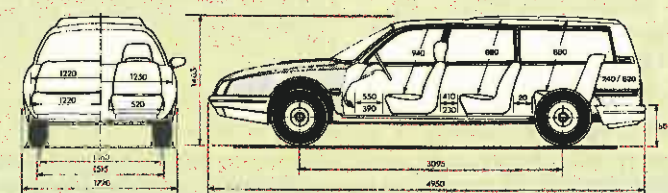
	22 TRS	25 GTI	25 GTI AUTOMÁTICO	25 GTI TURBO	25 TRD TURBO	25 TRD TURBO F.
MOTOR						
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	2.165 c.c.	2.500 c.c.	2.500 c.c.	2.500 c.c.	2.500 c.c.	2.500 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cabeza	Árbol de levas lateral	Árbol de levas lateral	Árbol de levas lateral	Árbol de levas lateral	Árbol de levas lateral
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección	Inyección y turbo	Inyección y turbo	Inyección y turbo
Compresión	9,8 a 1	8,75 a 1	8,75 a 1	7,75 a 1	22,25 a 1	22,25 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 NO	Gasolina 97 NO	Gasolina 97 NO	Gasolina 97 NO	Gasolina 97 NO	Gasolina 97 NO
Capacidad del depósito	68 litros	68 litros	68 litros	68 litros	68 litros	68 litros
Potencia máxima	115 CV a 5.600 rpm	138 CV a 5.000 rpm	138 CV a 5.000 rpm	168 CV a 5.000 rpm	95 CV a 5.700 rpm	95 CV a 3.700 rpm
Par máximo	18,1 mkg a 2.500 rpm	21,5 mkg a 4.000 rpm	21,5 mkg a 4.000 rpm	30,0 mkg a 3.250 rpm	22,0 mkg a 2.000 rpm	22,0 mkg a 2.000 rpm
TRANSMISIÓN						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Automática 3 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas	Manual 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm. en 1ª	8,4 km/h	8,9 km/h	14,1 km/h	8,6 km/h	9,6 km/h	9,6 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 2ª	14,5 km/h	15,5 km/h	23,7 km/h	14,9 km/h	16,5 km/h	16,5 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 3ª	21,3 km/h	22,8 km/h	35,1 km/h	22,6 km/h	25,2 km/h	25,2 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 4ª	28,3 km/h	30,3 km/h	—	30,9 km/h	34,4 km/h	34,4 km/h
Veloc. a 1.000 rpm. en 5ª	36,2 km/h	38,8 km/h	—	40,5 km/h	45,0 km/h	45,0 km/h
DIRECCIÓN						
Tipo	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Volante volante entre topes	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4	2,4
Diámetro de giro	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	13,4
FRENOS						
Sistema	4 discos y servo	4 discos y servo	4 discos y servo	4 discos y servo	4 discos y servo	4 discos y servo
SUSPENSIONES						
Tipo	Hidroneumática indep en 4 ruedas	Hidroneumática indep en 4 ruedas	Hidroneumática indep en 4 ruedas	Hidroneumática indep en 4 ruedas	Hidroneumática indep en 4 ruedas	Hidroneumática indep en 4 ruedas
RUEDAS						
Llanta	Citapa 5,5 x 14	Aleación 5,5 x 14	Aleación 5,5 x 14	Aleación 150 x 390	Aleación 5,5 x 14	Aleación 5,5 x 14
Neumáticos	195/70 R 14	195/70 R 14	195/70 R 14	210/55 VR 390	195/70 R 14	195/70 R 14
Peso en orden de marcha	1.275 kg	1.370 kg	1.370 kg	1.385 kg	1.405 kg	1.520 kg

NOTA. Además de los coches que aparecen en la prueba, hay una versión más que también se ofrecerá en España, pero que todavía no estaba disponible. Se trata del 25 RD, con el motor diesel atmosférico, que desarrolla 75 caballos a 4.250 rpm. El cambio es manual de cinco marchas, con los mismos desarrollos del 22 TRS. No existe para él la opción de ABS.

CITROËN CX SERIE 2



CITROËN CX FAMILIAR S.2



A FONDO

su exquisito cuidado van teniendo cada día más adeptos. La utilización de elementos cálidos y acogedores, como los velours y las maderas, así como los ángulos suaves y los colores pastel, son de efectos inmediatos.

Se ha ganado también en nivel de equipamiento. Aunque se han fijado varios escalones, ya las versiones intermedias incorporan elevallunas eléctri-

SONORIDAD



	22 TRS	25 GTi	25 GTi Autom.	25 GTi Turbo	25 TRD Turbo	25 TRD Turbo Familiar
Al ralentí	46,9	51,3	48,8	54,6	55,7	55,7
A 60 km/h.	65,3	64,2	62,7	64,2	66,8	66,8
A 90 km/h.	68,7	68,8	66,6	68,6	67,9	67,9
A 120 km/h.	72,5	73,0	69,8	70,8	71,3	71,3
A 140 km/h.	74,4	75,2	71,7	72,9	75,0	75,0
A tope	79,9	80,1	79,2	80,7	82,4	82,4

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

	22 TRS	25 GTi	25 GTi Turbo	25 GTi Turbo auto	25 TRD Turbo	25 TRD Turbo Familiar
A 60 km/h.	14,1	14,2	13,8	8,3	14,6	14,8
A 100 km/h.	41,6	40,7	39,5	28,1	42,8	45,5
A 120 km/h.	57,2	56,8	53,8	36,5	59,8	61,2

Tres tipos de llantas. Dos de aluminio —la del Turbo y las de los GTi y TRD Turbo— y una de chapa con nuevo tapacubo.

cos, cierres centralizados con mando a distancia, relojes digitales y ordenador de a bordo..., en definitiva, en este aspecto también se ha pretendido situar al CX frente a la competencia europea y más concretamente frente al Renault 25, gran rival del CX en el mercado francés.

Se ha ganado también ligeramente en el CX, que se ha situado en el 0,35. Hay que ver cómo cambian las cosas: los 0,36 del primer CX nos parecía un valor extraordinario y hoy, frente al 0,32 habitual de los más modernos en esta categoría, el coeficiente de penetración aerodinámica, CX con que se bautizó el Citroën, nos parece más que modesto.

La habitabilidad es buena, como se desprende de las dimensiones exteriores. A nuestro juicio, debería haberse aprovechado para ofrecer un portón posterior, con lo que se ganaría enormemente en versatilidad y funcionalidad. En el maletero, cabe todo lo imaginable.

Se sigue recurriendo al salpicadero tipo satélite, de estudiada ergonomía, en el que se han modificado algunos interruptores y mandos, ahora más funcionales y menos agresivos. El efecto es muy similar, también con la obligatoriedad de un periodo de adaptación. Los asientos se regulan con facilidad, con un nuevo mando para modificar la altura. Resultan excesivamente blandos, lo que llega a fatigar en viajes largos, también por el poco apoyo lumbar.

La iluminación es excelente, a lo que ayuda el buen reglaje que ofrece la inalterabilidad de la distancia al suelo. Por cierto que el mando de esta distancia al suelo es ahora mucho más cómodo, por

A FONDO

CONSUMO



	22 TRS	25 GTi	25 GTi Autom.	25 GTi Turbo	25 TRD Turbo	25 TRD Turbo Familiar
Litros/100 km.						
CIUDAD						
A 23,6 km/h. de media	12,2	14,8	16,5	15,2	12,1	12,3
CARRETERA						
A 90 km/h. de cruceo	7,9	8,6	9,1	9,2	6,8	6,9
En conducción rápida	11,4	13,0	14,5	17,8	10,9	12,1
AUTOPISTA						
A 120 km/h. de cruceo	9,5	10,2	10,7	10,9	7,5	7,9
A 140 km/h. de cruceo	11,4	13,5	15,0	14,8	10,6	11,0
A 180 km/h. de cruceo	—	—	—	18,9	—	—
AUTONOMIA MEDIA						
Consumo medio pond.	10,6	12,5	13,7	13,0	10,0	10,2
Recorrido (kilómetros)	590	490	440	470	630	610

EQUIPAMIENTO



	22 TRS	25 GTi	25 Turbo	25 TRD Turbo
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	NO	NO	NO	NO
Mamómetro presión de aceite	NO	NO	SI	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	SI	NO
Testigo de reserva carburante	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	SI	NO
Palito antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP	OP	OP
Volante regulable	NO	SI	NO	NO
Asiento regulable en altura	SI	SI	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI
Elevallunas elect. (del./tras.)	S/N	6/6	8/8	S/N
Cerraduras centralizadas	SI	SI	SI	NO
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	SI	SI	OP
Precupio de radio	SI	SI	SI	SI
Limpia-lavalluna trasero	NO	NO	NO	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO	NO	SI

OPCIONES: ABS (en el GTi, 25 TRD Turbo y GTi Turbo), 150.000 ptas.

PRESTACIONES



	22 TRS	25 GTi	25 GTi Autom.	25 GTi Turbo	25 TRD Turbo	25 TRD Turbo Familiar
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	182,7	188,3	195,1	213,6	169,0	159,3
ACELERACION (seg.)						
400 m. salida parada	18,3	18,0	19,5	15,9	18,5	18,8
1.000 m. salida parada	33,2	32,5	34,6	29,5	36,3	36,9
De 0 a 100 km/h.	11,1	10,7	12,2	8,7	12,5	12,8
RECUPERACION (seg.)						
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,2	19,3	—	18,1	20,2	20,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,1	21,3	17,0	20,2	22,1	22,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	34,9	35,2	—	32,8	38,4	38,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	38,9	38,9	30,9	36,1	42,4	43,1
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,5	9,7	—	9,7	11,3	11,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,5	14,0	7,8	11,8	14,3	15,0



El GTi Turbo lleva de serie computadora de viaje con pantalla en la parte alta del salpicadero. El encendedor, junto al cenicero, en apoyabrazos de la puerta.



MAS CAROS

Los precios de los nuevos Citroën CX Serie 2 suponen de hecho una apreciable subida sobre las versiones anteriores. Si tenemos en cuenta que el día 1 de enero suben su fiscalidad en otro 8 por 100, nos encontramos que, por ejemplo, un CX 25 TRD ha pasado de 2.561.000 pesetas en octubre a valer 660.000 pesetas más en enero... si no deciden bajar el precio franco frontera.

Estos son los nuevos precios de los CX:

CX 22 TRS, 2.098.038.	CX Prestige Autom., 4.018.973.
CX 25 GTi, 2.893.462.	CX 25 RD, 2.324.372.
CX GTi Automático, 3.043.102.	CX TRD Turbo, 3.027.680.
CX GTi Turbo, 3.771.359.	CX RD Familiar Turbo, 3.283.315.

medio de interruptores eléctricos, con seguro.

La climatización, automática y con aire acondicionado de serie, es eficaz, pero irracional en la distribución, que no puede modificarse al gusto del conductor y pasajeros.

En cuanto a la calidad de terminación. Ni se ha avanzado gran cosa sobre lo sonocido, ni tampoco parece que se hayan dado pasos atrás. Con sensación de robusto y compacto, apreciamos algunos defectos de terminación, con materiales que encajan mal o churrones de pintura, inadmisibles en coches de este nivel.

LA TV SE VE MEJOR EN GRUPO. 16

TV16

Porque en Grupo 16 la Televisión será libre e independiente. Sin interferencias ni doctrinas. Y será una Televisión para todos. Pluralista. Y, además, amena.

Imagínese que los mismos profesionales que ahora hacen Cambio 16 y Diario 16 le informen desde la pantalla. Con objetividad. Como lo han venido haciendo desde que el Grupo 16 nació.

Esto es parte del proyecto. Pero tenemos preparadas muchas más cosas. Porque queremos que la TV se vea mejor. Y vamos a por ella.

FRENTE A SUS RIVALES

Es tanta la oferta CX, como lo es también la de sus rivales, que analizar una por una todas las posibilidades escapa a este trabajo. Digamos que, en conjunto, el CX se ofrece en una horquilla de precios que oscilan (en la calle y matriculados) entre 2.100.000 y

4.000.000 de pesetas. Esta horquilla es similar a la del R-25, cuya mayor baza es, sin duda, su modernidad. Otro tanto puede decirse de los Ford Scorpio, si bien, modelo a modelo, son algo más caros. El CX 22 es el más barato de sus rivales, VW Santana y Opel Rekord, todos ellos con los 115 CV de potencia, pero consume más por ser más grande.

Entre los GTi, es en cambio el CX el más caro y vuelve a ser el que más con-

sume, siendo superado en cuanto a velocidad punta por el R-25.

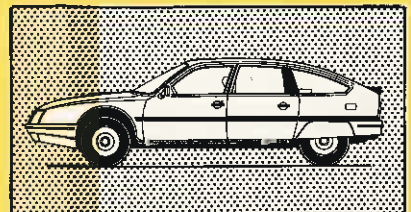
Por el contrario, el GTi Turbo es el más rápido de sus rivales; pero también es verdad que cuesta casi un millón más. Tampoco es barato el turbodiesel, que ofrece unas altas cifras de consumo.

J. M. Cornuda y equipo de Pruebas.

Fotos: Alex Puyol

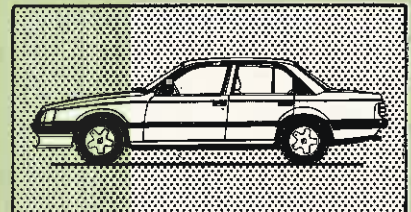
CITROËN CX 2.2 TRS 2.098.038 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 115 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.275 kg. Velocidad máxima: 182,7 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 330 litros.



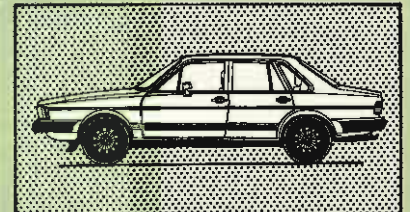
OPEL REKORD CD 2.2i 2.222.044 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.197 c.c. Potencia: 115 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.145 kg. Velocidad máxima: 187,0 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 381 litros.



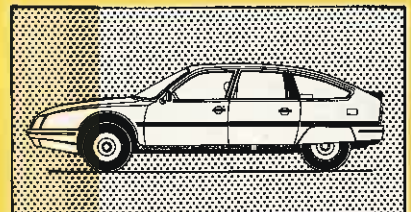
VW SANTANA 6X.5 2.101.276 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.994 c.c. Potencia: 115 CV a 5.400 rpm. Peso: 1.085 kg. Velocidad máxima: 178,7 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 335 litros.



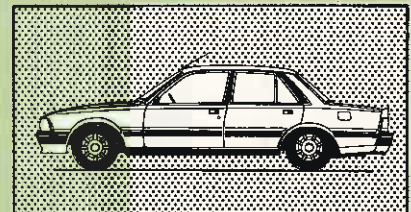
25 GTi 2.893.462 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.500 c.c. Potencia: 138 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.370 kg. Velocidad máxima: 186 km/h. Consumo medio ponderado: 12,5 l/100 km. Volumen del maletero: 330 litros.



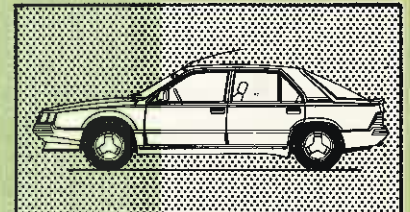
PEUGEOT 505 GTi 2.417.362 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: trasera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 130 CV a 5.750 rpm. Peso: 1.235 kg. Velocidad máxima: 176 km/h. Consumo medio ponderado: 11 l/100 km. Volumen maletero: 420 litros.



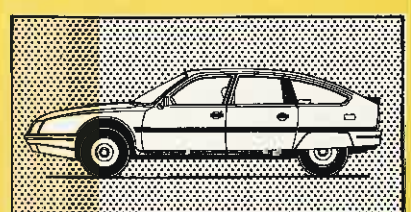
R-25 GTX 2.586.793 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.165 c.c. Potencia: 123 CV a 5.250 rpm. Peso: 1.200 kg. Velocidad máxima: 196 km/h. Consumo medio ponderado: 10,8 l/100 km. Volumen maletero: 400 litros.



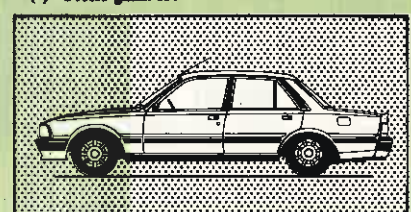
CX 6Ti TURBO 4.018.973 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.500 c.c. Potencia: 168 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.385 kg. Velocidad máxima: 214 km/h. Consumo medio ponderado: 13 l/100 km. Volumen maletero: 330 litros.



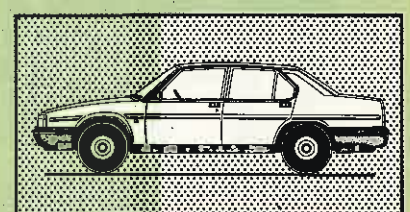
505 TURBO INYE. 2.997.813 ptas. (*)

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.155 c.c. Potencia: 160 CV a 5.200 rpm. Peso: 1.330 kg. Velocidad máxima: 200 km/h. Consumo medio ponderado: 12 l/100 km. Volumen maletero: 420 litros.



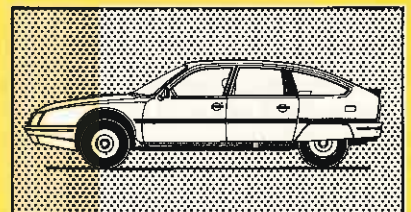
ALFA 90 2.5 i 3.098.413 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.492 c.c. Potencia: 156 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.170 kg. Velocidad máxima: 198 km/h. Consumo medio ponderado: 9,3 l/100 km. Volumen maletero: 345 litros.



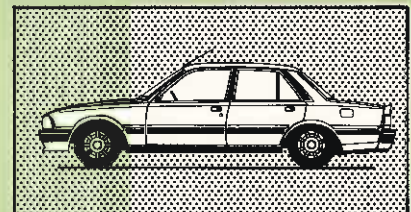
CX 25 TRD TURBO 3.027.680 ptas.

Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.500 c.c. Potencia: 95 CV a 3.700 rpm. Peso: 1.405 kg. Velocidad máxima: 169 km/h. Consumo medio ponderado: 10 l/100 km. Volumen del maletero: 330 litros.



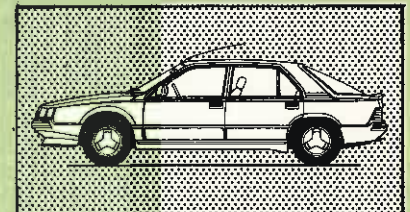
PEUGEOT 505 GTD TURBO 2.604.843 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 2.498 c.c. Potencia: 95 CV a 4.150 rpm. Peso: 1.340 kg. Velocidad máxima: 158 km/h. Consumo medio ponderado: 8,7 l/100 km. Volumen del maletero: 420 litros.



RENAULT 25 TD 2.849.156 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 2.068 c.c. Potencia: 85 CV a 4.250 rpm. Peso: 1.230 kg. Velocidad máxima: 175 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km. Volumen del maletero: 400 litros.



Comprar y vender



EL
MAYOR
STOCK DE OPEL
DE TODA ESPAÑA



Movilauto, S. A.

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



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



Red Seat. La garantía más fuerte

Vagma
es
LANCIA

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

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.



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. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID

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

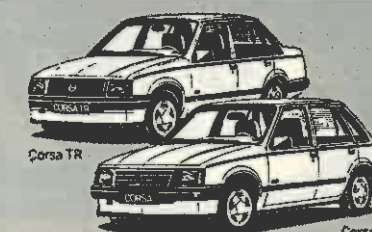
Ya los tenemos para Vd. Son los nuevos Corsa 4 y 5 puertas, que aumentan la ya amplia gama de posibilidades que le ofrecen los Corsas. Venga a ver el que prefiere. Los tenemos todos. Para que encuentre siempre el que mejor se adapta a sus necesidades. Aquí los tiene. Le esperamos con las puertas abiertas.

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

OPEL
AUTOMOVILES EN ALAMBRA



AUTOMOVILES CANALCAR

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

EMPRESA
RECOMENDADA

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
Martín de los Heros, 63. Teléfonos: 248 62 60 y 248 58 60
MADRID

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

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



fernán gonzález, 39-TF 274 00 66
ACACIAS, 20-TF 468 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- Peugeot 505, varios modelos
- Ford Orion, seminuevo
- Ford Fiesta modelo 84, grandes cantidades
- BX 16 TRS, año 84, aire
- Horizon GL, año 84
- ¡Ojo! Superminiflor, año 83, casi a estrenar
- Seat 131 Diplomatic
- Volkswagen Polo, gran oportunidad
- Ritmo CLX, sin entrada
- Peugeot 505 GRD, oportunidad
- Seat Panda, año 84, oportunidad
- Ford Fiesta, sin entrada, 8.000 ptas mes
- Ford Escort XR3, gran oportunidad

**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"**



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

JBL JBLensing

KENWOOD

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

NEUMATICOS

MICHELIN
PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO
GRATUITOS
PRESENTANDO ANUNCIO)

**FINANCIACION
HASTA 36 MESES**

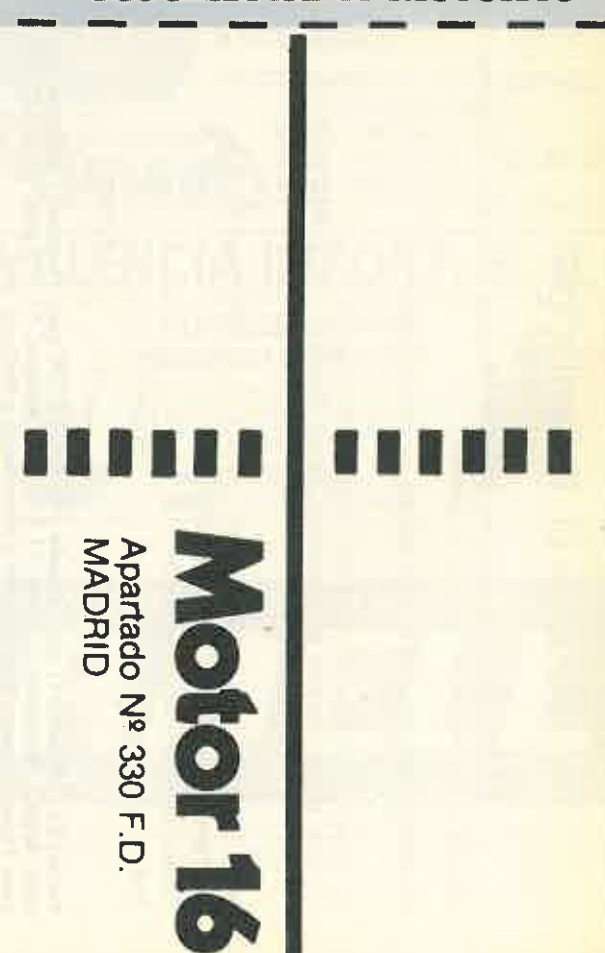
TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

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

FIAT LANCIA

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Para cualquier información complementaria o para suscribirse ahora mismo
llámenos al teléfono 91-268 04 02-03.



NO A LOS COCHES POTENTES

SOY, además de un asiduo lector de su revista y un gran admirador de la labor que están llevando a cabo, un chico que, en un futuro muy próximo espero entrar en el colectivo de poseedores del B-1, y desde esta posición de observador interesado veo una situación calificable, al menos de irracional desde mi punto de vista:

Cada país hace gala de una política distinta en cuestión de seguridad vial, y, mientras unos se esfuerzan en buscar seguridad en sus carreteras a base de formar conductores aptos y seguros, otros se esfuerzan en poner unas normas altamente restrictivas para conducir a conductores (valga la redundancia) que sólo han aprendido a aprobar unos exámenes y que pasan el año que tienen que llevar la «L» dándose sustos por doquier e intentando aprender a base de cometer errores.

Señores, desengañémonos: aquí, en España, no se pueden poner a la venta turismos con más de 80 CV de potencia, porque no es necesario ser un experto para ver que todos estos vehículos son futuros infractores; porque a quien se compra un coche así para no sobrepasar nuestros sufridos 120, 100, 90 y 60 km/h. de límite por autopista, carretera y ciudad, respectivamente, es una obra de caridad darle la dirección de un psiquiatra. Así pues, la Administración está llevando a cabo una labor deshonesto homologando y cobrando Impuesto de Lujo a unos coches que sabe que al pasar los «límites

de seguridad» serán «peligrosos».

Seamos consecuentes de una vez, y no escondamos la cabeza ante este problema, que irá creciendo al evolucionar la tecnología de una forma unilateral, sin estar acompañada por una evolución de las normas y del tipo de docencia a la que se somete al conductor.

Sin la pretensión de que esta carta cambie nada, y con la esperanza de que las personas que no compartan esta opinión sean benévolas conmigo, les saluda atentamente:

Santiago Bragulat
Barcelona

COCHES PARA MINUSVALIDOS

LOS minusválidos, a la hora de aspirar a la obtención del carnet de conducir, se encuentran con dos problemas especiales:

1.º El tener que pasar por una prueba física en el Departamento de Sanidad para que éste dé el visto bueno o no, para la obtención del mencionado carnet; indicándole a su vez el tipo de adaptación que debes llevar en el vehículo (por supuesto, si eres apto).

2.º Como no disponemos de suficientes vehículos adaptados en las autoescuelas que se dedican a nosotros, tenemos (en la mayoría de los casos) que adquirir el propio vehículo con el que nos examinaremos. Por supuesto, la instalación del doble mando de autoescuela (freno-embague) la abonamos nosotros, teniendo que deshacernos de él una vez realizado el examen.

En mi caso particular, Sanidad me ha declarado no apto para conducir. Es inau-

dito que una persona no cualificada esté desempeñando una labor tan difícil. Los resultados son bastante aclarativos de esta afirmación:

— De cada diez personas declaradas no aptas por esta persona, ocho están circulando por ahí con su carnet. ¿Cómo es posible? Apelando a Sanidad de cualquier otra provincia española. Molestándose, y comprobando de verdad si esa persona puede o no conducir, sería lo correcto.

Yo tengo que llevar un coche dotado de cambio automático, servodirección y doble servo-freno.

Estas son las condiciones impuestas por Sanidad para que yo pueda conducir. Y buscando en el mercado actual, me encuentro que, ba-

impuestos por Sanidad, me supone una inversión de 170.000 pesetas, sin contar, claro está, con el coste de los mandos de autoescuela.

¿Qué modelos existen hoy en día y en nuestro mercado que no sean tan grandes, ni que su consumo sea de 10 litros cada 100 kilómetros? ¿Supone siempre un desembolso de cerca de dos millones de pesetas la adquisición de un vehículo de este tipo?

Por último, quisiera hacer hincapié en que se concien que un carnet de conducir para personas minusválidas no es un capricho, sino una necesidad mayor.

Jacinto M. Nogueira
Majadahonda (Madrid)

Respuesta: Que sepamos, el más pequeño automóvil



sándome en un presupuesto relativamente barato, solamente hay dos modelos: Talbot Horizon y Solara. El primero de ellos no trae dirección asistida de fábrica, sino que habría que instalarla del modelo Diesel de esta misma gama. El segundo es bastante grande para una persona sola como yo, con el consecuente consumo.

He de decir, en favor de ellos, que disponen de un gran maletero, en el que sobra espacio, una vez introducida la silla de ruedas que yo utilizo. Aclararé que la instalación de los mandos,

automático que se vende en nuestro país es precisamente el Horizon, cuyo precio es de 1.200.000 pesetas (redondeando). Con servodirección y las modificaciones que necesita, se llega a 1.350.000 pesetas, que no son los dos millones que cita. De todos modos, tiene toda la razón en sus quejas. Según tenemos entendido, a los minusválidos se les exime del pago del Impuesto de Lujo o del futuro IVA. Infórmese en la Delegación Provincial del Serem, porque se ahorra nada menos que el 24 por 100 del valor.

CREDITOS IMPOSIBLES

EN el último número de MOTOR16, y en su editorial, se vierten unas opiniones muy respetables sobre la crisis de este sector y el continuo bajón de ventas. Y yo, la verdad, es que casi no estoy en nada de acuerdo con lo expuesto. Pues la no venta de coches nuevos nada tiene que ver con dar más facilidades, o sea, más plazos para pagar. Pues estamos continuamente viendo cómo las financieras de las marcas hacen créditos prácticamente sin intereses y otras se anuncian con muy poco interés crediticio y hasta plazos de 36, 48 y 60 meses sin entrada. Lo cual, para mi modesta opinión, es más que suficiente.

Todo estriba en las financieras y en las condiciones tan rígidas que conceden los créditos, pues solicitan unos informes bancarios difíciles que alguien los tenga hoy en

día, o bien el tener que buscar avales solventes.

Los que no tenemos nómina ni posibles avalistas no tenemos derecho a coche nuevo. Siempre los comprarán los mismos. Lo demás es pura demagogia y ganas de esconder la cabeza bajo las alas. Hace falta una financiera (o más) estatal que mire al ser humano de carne y hueso, no como algo que haya que «roer».

La gente acude a los concesionarios, hace las compras, las solicitudes de crédito, y después viene la desilusión, el crédito no se concede por cualquier cosa que estas entidades les haga sospechar que este cliente le traerá complicaciones.

Miguel Giménez Lara
Archena (Murcia)

PASSAT FAMILIAR

ESTIMADOS amigos: Soy un lector asiduo de vuestra revista, y me dirijo

Automovilismo

El domingo 10 de noviembre se correrán en el Circuito del Jarama las pruebas correspondientes a las Fórmulas Fiestas y Nacional, Renault Iniciación, Campeonato Fura, Copa Renault y Turismos de Producción. Los entrenamientos comenzarán el sábado a las diez horas y las carreras el domingo a la misma hora.

El Rallye 2.000 Virages, puntuable para la Copa de España, saldrá a las 16,30 horas del sábado 9 de noviembre del paseo de Pedro III en Manresa (Barcelona). La llegada está prevista al mismo lugar a las 8,25 horas del domingo día 10. Además, el 9 de noviembre se celebrará el Rallye Centro y el día 10 la subida a Cabeza, el Autocross de Lloret del Mar, y los Rallyes Coaña, Alava y Fin de Temporada.

Motociclismo

Tres pruebas puntuables para los diferentes Campeonatos de España, tendrán lugar el día 10 de noviembre. Estas pruebas son: Moto Cross de Badalona, que organiza el Moto Club Villanova del Vallés; I Trofeo Moto Cross Ayuntamiento de Elda, que organiza el Club Motociclista Eldense-Idella, y el XIV Trial del Bruc, cuya organización corre a cargo del Moto Club Espluges.

Libros

La «Guía Práctica del Sahara» de la editorial Tierra de Fuego, es un libro escrito por Margarita Giménez Huélin y Emilio Pelaz Puebla que recoge toda la información necesaria para preparar y realizar viajes aventura a través del desierto. Su precio es 900 pesetas.

Del 5 al 11 de noviembre

La caída del cabello ya tiene un tratamiento serio.

Si no existen causas orgánicas, la caída del cabello puede estar producida por alguno de los siguientes casos:

- Desnutrición capilar.
- Desórdenes del cuero cabelludo (caspa, exceso de grasa, etc.).
- Inflamación de las raíces del cabello.
- Agresiones externas (contaminación, clima, etc.).

En estos casos ya existe un tratamiento serio. Neril.

Neril no es un producto, sino dos: Champú y tónico.

Champú Neril: algo más que un champú.

El champú Neril, limpia la caspa y grasa, relaja la piel, abre los poros y ejerce una acción reparadora sobre el cabello, dejándolo en las mejores condiciones para recibir

los efectos del tónico Neril.

Tónico Neril: trata la caída del cabello de raíz.

El tónico Neril nutre y revitaliza las raíces inactivas del cabello, reduce la flora bacteriana causante de picores y caspa, regula la secreción de grasa y activa el riego sanguíneo.

Los principales ingredientes que componen el tratamiento son:

- Zn/Mg-Omadine. Desprende la caspa y reduce su formación.
- Proteínas y extractos vegetales. Refuerzan y nutren el cabello mejorando

su aspecto estético.

- Bioazufre. Elimina la acumulación de caspa y suaviza la piel.
- Pantenol. Anticaspa y normalizante de la secreción sebácea.
- Complejo de ácidos grasos. Ayuda a regular la secreción sebácea proporcionando suavidad al cabello y elasticidad al cuero cabelludo.
- Fracción destilada de brea. Refuerza la queratina del cabello proporcionándole mayor vigor.

El tratamiento Neril ha sido desarrollado por los laboratorios DRALLE (Alemania) dedicados desde hace 131 años al cuidado del cabello.

Neril es un tratamiento serio. Por eso, si no obtiene resultados consulte con su dermatólogo.



NERIL
Champú y Tónico capilar

Sólo venta en farmacias

Tratamiento contra la caída del cabello.

Un producto de los Laboratorios Dralle (Hamburgo) con la garantía CIBA-GEIGY.

a vosotros por un problema muy concreto. A mediados del próximo mes, y tras muchos esfuerzos para conseguir el dinero, voy a dejar mi coche: un 124 familiar de nueve años, para comprar-me otro (también familiar, claro está). Me han aconsejado dos especialmente: el Sierra 2.0 L y el R-18 GTX familiar, de los que yo prefiero este último. Después me han hablado de la próxima aparición del Passat familiar. Por favor, díganme si vale la pena esperar a que

conductores, amantes de los animales, diciendo que: «... Así que ya están advertidos, desconfíen del auto que se acerque al suyo si lleva perro en su interior.»

Vaya fama que nos dan ustedes a los amantes de los perros, que, aunque los tengamos adiestrados para ataque y defensa, sabemos perfectamente cuándo debemos hacer uso de esa cualidad de nuestro «mejor amigo».

José Aguilera Rodríguez
Aranjuez



aparezca este último, o de lo contrario, díganme cuál de los otros dos es el que por precio y prestaciones me saldrá mejor.

Victor Manuel León
Madrid

Respuesta: Desde hace ya mucho tiempo se venden en España los Volkswagen Passat familiares, «camuflados» bajo la denominación Variant. Consulte en cualquier concesionario Seat-Volkswagen, que le informarán sobre los modelos que le interesan. Los modelos que aparecerán más o menos próximamente son el Fiat Regata, el Austin Montego y el Citroën BX, pero aún no está determinada la fecha de aparición.

CON TODA LA RAZON

EN primer lugar, felicitarles por su revista, y en segundo, darles a ustedes un bocinazo debido a su artículo publicado en Punto de Mira, bajo el título de «Atracos», en el número 104 de su revista; porque no se puede juzgar a todos los

EL PRECIO DE UNA «GANGA»

EL pasado mes de agosto me dirigí a uno de los concesionarios de Seat en Granada, Gilauto, S. A., para adquirir un coche de segunda mano. Bien recomendado por un amigo de la casa me ofrecieron como «oportunidad» un 850 Especial por 25.000 pesetas, asegurándome que el vehículo estaba bien de motor y sólo necesitaba unas pequeñas

reparaciones por un presupuesto adicional aproximado de tres a seis mil pesetas, con lo que estuve de acuerdo, abonando su importe y dejándolo en talleres para los arreglos correspondientes.

Al retirar el automóvil varios días después, me encontré con la sorpresa de que el precio de la reparación ascendía a 17.000 pesetas y ello se debía, según el jefe de talleres, al tiempo de mano de obra empleado por dos operarios que lo habían revisado a fondo, dejándolo en excelentes condiciones.

Ya con el coche en mis manos apenas si logré rodar un kilómetro tras varias paradas consiguiendo finalmente regresar al taller a duras penas y en los últimos metros empujándole. Después de dos horas de espera, me informaron que le fallaban los cilindros, siendo la reparación también a mi cargo y de coste imprevisible hasta que no se desmontara el motor. Me negué a

CRITICA DE TIENDAS

AUTOS HANSTEIN

COMO importante concesionario de los modelos Porsche y Saab, destaca en Pamplona la empresa Hanstein. Situada en la avenida de Zaragoza, 30, ocupa una superficie de mil metros cuadrados, de los que una tercera parte (350 m.²) está dedicada a la exposición de vehículos.

El servicio de taller goza de una mayor extensión, 700 metros cuadrados, y la atención mecánica está sobradamente avalada mediante la buena formación de sus dos mecánicos, además de un no menos eficiente stock de recambios que garantiza la disponibilidad de una pieza necesaria en un máximo de veinticuatro horas. Su

Puntuaciones: Taller, 8; recambios, 7; exposición, 6; vendedores, 8; entregas, 5; financiación, 6.

servicio de carrocerías mantiene un subcontrato con autochapista de Pamplona.

Un vendedor y sus dos propietarios se encargan del buen funcionamiento de la empresa, que acuerda su financiación a partir de Cajas de Ahorro.

Realiza una tasación de vehículos bastante equilibrada y no exigente; para las entregas de los modelos vendidos establecen el

periodo de un mes como tiempo límite.

Por otra parte, el concesionario Hanstein sobresale por su buen servicio con vehículos de pruebas, para lo cual se sirven de tres ejemplares Saab 900 —inyección, turbo 8 válvulas, turbo 16 válvulas— y un Porsche 944.

Para una mejor información se facilita un extenso surtido de catálogos y folletos.



Cuéntenos su caso

ello exigiendo que deshiciéramos el trato y me devolvieran el dinero, lo que, por supuesto, no conseguí.

Sólo después de múltiples visitas y airadas discusiones soportando desagradables malos modos, he logrado hace unos días que me reintegraran las primitivas 25.000 pesetas.

En resumen: Me he quedado sin coche y he perdido 17.000 pesetas más los costes de tiempo y dinero por los numerosos desplazamientos realizados. ¿Cómo me habrían tratado si hubiera sido un cliente no recomendado?

Miguel A. Gálvez
Granada

COCHES MUY CAROS

EN su número 103, página 3 y bajo el título «Sí, coche nuevo», firmado por Félix Lázaro, leo muy sorprendido la invitación que se hace a los fabricantes pa-



ra que potencien una campaña dirigida al usuario sobre la conveniencia de tener un coche nuevo.

Permítanme indicarles

que los usuarios estamos «concienciadísimo» sobre este tema, pero hay un gran problema, y es que a pesar de nuestras buenas intencio-

nes, no podemos cambiarlo. No es suficiente el autoconvencimiento del usuario para cambiar su vetusto vehículo por otro en condiciones, como bien dicen en su artículo, la Administración y fabricantes deben ayudar.

Personalmente estoy muy «concienciado» para cambiar mi viejo 131 por otro de características similares, pero esto me supone 1.500.000 pesetas aproximadamente (BX-16; Ascona) y como da la casualidad de que tengo que seguir comiendo, visitando y pagando colegios y alguna otra «tontería» más del estilo, me resulta imposible dedicar esa irrisoria cantidad al cambio de coche.

Créanme, esto es así, y si esto me pasa a mí supongo que al 60 por 100 de los españoles les ocurrirá igual.

Para terminar quiero felicitarles por su revista, de la que soy asiduo lector desde su primer número.

Fernando Gómez Risques
(Madrid)

ESCOBILLAS BOSCH

Ver para vivir.

Con doble seguridad.

En condiciones climatológicas adversas, la vista es la vida.

Por eso, BOSCH ha desarrollado el doble microcanto, para limpiar, desde el primer barrido, las gotas más finas.

La perfección del corte de las gomas del limpiaparabrisas es de 10/1.000 mm. Un logro que sólo BOSCH ha conseguido para obtener la mejor visibilidad

con lluvia, barro o nieve.

Para su comodidad, son adaptables a cualquier marca o modelo de vehículo, simplemente con la presión de un dedo.

Las Escobillas Limpiaparabrisas BOSCH proporcionan visibilidad perfecta y profunda ante cualquier situación.

Ver para vivir.



BOSCH
Así de seguro.

MOTOS



HONDA XL-600-L ...Y NO TEMAS AL DESIERTO

LA Honda XL-600-L es la versión domesticada de la poderosa monocilíndrica que surca los desiertos africanos en los rallyes. Para estar más al alcance del gran público que mira con ojos de envidia los modelos de competición, Honda ha prestado un especial interés en el acabado en general de la XL-600-L, equipándola con arranque eléctrico igual que su competidora la KLR-600, pero cuidando en especial modo el aspecto estético, y conservando al mismo tiempo la tecnología ya experimentada con éxito en la XL-600-R.

En España se han importado 150 unidades que se pondrán a la venta en 849.000 pesetas, a partir del próximo mes de enero. Este precio la coloca entre la Kawasaki KLR-600 y la BMW R-80-GS (ésta en la versión Paris-Dakar), que ocupan los dos extremos en las listas de precios. Sin lugar a duda la parte estética y la sofisticación mecánica de la XL-600-L la aventaja so-

bre sus rivales, aunque las prestaciones no son tan brillantes como cabe esperar por su aspecto agresivo.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



En el diseño de la XL-600-L se han tenido en cuenta las experiencias adquiridas con los modelos 500 y 600-R que tanto éxito comercial han cosechado desde que las motos de todo terreno ocupan un puesto destacado en el panorama motociclista.

Para la XL-600-L, Honda ha mantenido la misma estructura de propulsor monocilíndrico anterior, pero con la incorporación del motor de arranque eléctrico. Para atenuar las vibraciones está provisto de un árbol de contrapesos conectado al cigüeñal. Sin embargo, es la culata la parte más sofisticada de este motor. Sobre ella están grabadas las letras RFVC, que son las inicia-

les del sistema de la cámara de combustión.

La culata está equipada con cuatro válvulas radiales accionadas por el árbol de levas situado en cabeza, y la bujía desplazada por dos carburadores Keihin PH-6-HA con 28 milímetros de difusor. Lo interesante de este sistema es su funcionamiento, que hasta las 3.000 revoluciones por minuto sólo el carburador izquierdo alimenta la culata, y al pasar de esta cota entra en funcionamiento el segundo por medio de un sencillo sistema de lámina, con lo cual se forman dos conductos de admisión a la cámara de combustión con la correspondiente doble turbulencia. Con esto, el incremento de potencia es sensible y se alcanzan los 31,7 caballos de potencia a 7.000 revoluciones por minuto.

Con el fin de suavizar la respuesta del motor, el diámetro y la carrera del pistón se han variado respecto a la versión R, y ha pasado a ser 97 x 80 milí-

FICHA TÉCNICA



HONDA XL-600-L

MOTOR Monocilíndrico. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Cuatro válvulas radiales. Árbol de levas en cabeza. Diámetro por carrera del pistón: 97 x 80 mm. Cilindrada total: 591 c.c. Relación de compresión: 8,6:1. Par máximo: 4,6 kgm. a 6.000 rpm. Potencia máxima: 31,7 cv. a 7.000 rpm.

ALIMENTACION Encendido transistorizado. Dos carburadores Keihin Ph-6-HA de 28 mm.

TRANSMISION Primaria por cadena múltiple. Secundaria por cadena sencilla autolubricada. Caja de cambios con cinco velocidades. Embrague de discos múltiples en baño de aceite.

BASTIDOR Cuna sencilla con bifurcación a la altura del motor. Con tubos de sección rectangular. Basculante en aluminio. Suspensión posterior monoamortiguador con sistema Pro-Link. Horquilla delantera hidroneumática telescópica. Freno delantero de disco con pinza hidráulica de cuatro bombines. Freno posterior de tambor.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.205 mm. Anchura máxima: 865 mm. Altura máxima: 1.205 mm. Distancia mínima desde el suelo: 265 mm. Capacidad del depósito: 28,5 litros. Peso en seco: 149 kilos.

metros, o sea, algo más larga la carrera, alcanzando así la cilindrada total de 591 centímetros cúbicos. Siempre para mejorar la suavidad del motor, la transmisión primaria es de cadena múltiple, mientras que el embrague sigue siendo el habitual sistema de discos en baño de aceite.

Como era de esperar, la parte ciclística de la XL-600-L reúne soluciones técnicas propias de un modelo tan prestigioso como éste. El chasis, hecho con tubos de acero de sección rectangular, es de cuna sencilla con bifurcación a la altura del motor. La parte superior y la delantera es el depósito del lubricante que a la vez cumple la función de radiador.

La suspensión posterior es la habitual Pro-Link exclusivo de Honda, con sistema de progresión variable y el amortiguador que lo compone es regulable, tanto en la parte hidráulica como en la mecánica. La horquilla delantera, muy sólida, es hidroneumática y su recorrido es de 230 milímetros.

Con la adopción del arranque eléctrico el manejo de la XL-600-L está considerablemente más al alcance de cualquiera, lo contrario que la puesta en marcha a pedal sigue siendo muy difícil.

Una vez sentados en ella, la XL-600-L es como un colchón de plu-

mas donde todo es suavidad, incluso la forma de responder del motor al giro del acelerador es progresiva y alcanza las 7.000 revoluciones por minuto sin tirones ni baches de carburación.

PRESTACIONES



PRESTACIONES

Velocidad máxima: 158 km/hora.
Con dos personas: 153 km/hora.

ACELERACION

De 0 a 400 metros: 14,3 segundos.

CONSUMO



CIUDAD

En primera, segunda tercera y cuarta 5,2

CARRETERA

En conducción normal 5,4
Sobre pistas de tierra 6,2

AUTOPISTA

A 158 km/h. 7,1

Precio en la calle:
849.000 ptes.

Importador: Honda-Montesa. Cornellá del Llobregat, n.º 36-37. Barcelona.

Garantía: Seis meses.

Plazo de entrega: Inmediato a partir de enero de 1986.

Número de talleres oficiales: 62 en España.

Fecha de presentación: Octubre de 1985, en España.

VIRTUDES

- Suspensiones óptimas.
- Comodidad.
- Buena estabilidad.
- Línea estética acertada.
- Motor agresivo.

DEFECTOS

- Consumo de lubricante.
- Dificultad en mantener el ralentí.
- Freno posterior poco eficaz.
- Batería poco protegida.



La Honda XL-600-L es toda suavidad, a pesar de sus casi 32 caballos. La culata de cuatro válvulas radiales que equipa el monocilíndrico, es su componente más sofisticado.



EN GRUPO¹⁶ VEMOS LA TV SIN ENCHUFES.

TV16

Pirelli, Bassett, Ogilvy & Mather

Porque, para hacer una televisión privada, eficaz, independiente y libre, no valdrán los enchufes. Habrá que demostrar lo que vale cada uno. Su capacidad. Su experiencia.

Por eso, en el Grupo 16 estamos reuniendo a un gran grupo de profesionales capaces. Serios. Objetivos. Que trabajan con independencia y libertad. Como siempre se ha trabajado en el Grupo 16. Para que la televisión del Grupo se vea mejor. Sólo hace falta que se ponga en marcha. Entonces, ya verá.

Las cinco marchas que componen el cambio tienen la primera y la quinta velocidad con una relación más larga en proporción a las otras, mientras, los intermedios al estar bien escalonados entre sí permiten sacar todo el jugo al motor. Este empieza a responder con alegría a partir de las 4.500 revoluciones por minuto, alcanzando el par máximo de 4,6 kgm. a 6.000 revoluciones por minuto.

Sobre carretera asfaltada esta moto alcanza con facilidad los 150 kilómetros por hora y sin mucho esfuerzo llega a tocar casi los 160, en cuyo caso es capaz de mantenerlos prolongadamente sin problemas mecánicos de ningún tipo. Incluso no se aprecia una excesiva temperatura del lubricante, que se enfría al pasar por el interior del chasis.

En zonas viradas, con la XL-600-L, se puede inclinar hasta el límite que permitan los neumáticos, y con facilidad se la puede levantar rápidamente para inclinarla en el sentido contrario.

Al abandonar el asfalto para rodar sobre pistas de tierra o zonas arenosas, la XL-600-L precisa una inmediata regulación de las suspensiones para disfrutar del mismo comportamiento fiable experimentado sobre el asfalto. Cuando el terreno es duro la conducción resulta agradable y la direccionalidad de la moto es perfecta, sin embargo, en zonas empedradas o con recovecos se manifiesta poco ágil.

En tramos de terreno arenoso el mo-

tor proporciona buena tracción, siempre y cuando su régimen no caiga por debajo de las 5.000 revoluciones por minuto.

El freno delantero, equipado con pinza de cuatro bombines, es esponjoso en terreno blando y potente sobre asfalto, sin perder nunca progresividad y eficacia.

A lo largo de la prueba el consumo medio de carburante fue de 6,2 litros por cada 100 kilómetros sobre pistas de tierra, y de 5,4 litros sobre asfalto, terreno donde la XL-600-L da lo mejor de sí misma.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Algún día todas las motos de todo terreno estarán tan bien terminadas como la XL-600-L. Sin lugar a duda el motor recubierto con pintura color bermellón, y las aletas de cilindro perfiladas en su color natural de aluminio, le infunden un aspecto de lo más atractivo y original. A esto se suma el chasis que al ser de color blanco enmarca el motor y conjuga con el mastodóntico depósito del combustible. En cuanto a protecciones, Honda no ha pensado en el ahorro: las barras de la horquilla están enfundadas con fuelles, y el portanúmero cumple a la vez la función de protector del faro como del cuadro de mandos, también las manos del conductor se ven resguardadas por dos cu-

bremanos sólidos y bien sujetos. Se pueden calificar de soberbios los mandos eléctricos, que parecen los de una moto de carretera de gran cilindrada. Su diseño es moderno, son cómodos de accionar y funcionan en cualquier circunstancia atmosférica.

El sillín, todo en color azul a juego con el resto de la moto, está bien mulido y en la parte superior central está provisto de una franja antideslizamiento que permite al conductor mantenerse firme en ella.

VALOR PRECIO



No hay duda que 849.000 pesetas a falta del seguro y con todos los impuestos pagados, es un precio elevado para una moto de todo terreno destinada a un trato poco delicado. Sin embargo, la XL-600-L justifica su precio en varios aspectos. La línea estética no puede ser más atractiva, cosa que se incrementa con un elevado nivel de acabado. Por otro lado, la parte mecánica encierra una tecnología avanzada y perfeccionada en las competiciones más diferentes. Si a todo esto se suma un consumo de carburante razonable y unas prestaciones de todo respeto, se llega a la conclusión que la XL-600-L es una moto costosa que justifica su precio.

Gigi Corbetta
Motor 16/53



TENIA CASI CIENTO LOS ROLLS DEL GURU

LA noticia ha saltado como un bombazo aunque para muchos no ha sido una sorpresa. Bhagwan Shree Rajneesh, el exquisito «gurú» que ha sentado sus bases en Oregón, Estados Unidos, rodeado de lujo y seguidores, ha sido arrestado. Este hombre, acostumbrado a los lujos más refinados y amante de la buena vida, se encuentra entre rejas acusado de entorpecer a la justicia y de cobijar a inmigrantes ilegales.

Uno de los amores de este líder al que siguen miles de personas en todo el mundo son los coches, y más concretamente los despampamantes Rolls-Royce, de los que posee (o al menos poseía antes de ser detenido) casi un centenar. Dicen los que lo han conocido que nunca se subía dos veces en el mismo coche, quizá porque ésta era una más de sus excentricidades para llamar la atención y atraer a sus fieles. Cuando paseaba entre la multitud que lo aclama-

ba lo hacía siempre conduciendo uno de estos lujosos vehículos a un paso muy lento, por lo que en sus recorridos cambiaba varias veces de Rolls para evitar que los motores sufrieran, ya que ni siquiera un Rolls-Royce es perfecto en manos de alguien como él. También los coches de la escolta que lo acompañaban eran siempre lujosos modelos que escondían tras sus cristales entintados fornidos guardaespaldas muy bien armados, dispuestos a repeler en cual-

Los Rolls —100.000

dólares por pieza—

fueron comprados con las

donaciones llegadas de

todo el mundo.

quier momento el más mínimo intento de atentado contra su líder, que vivía rodeado de severas medidas de seguridad desde que hace dos años una bomba terrorista asustara a la comunidad que lo rodeaba.

Pero Bhagwan es un hombre lleno de contradicciones, contradicciones que no parecen importar a los fieles que ciegameamente le siguen y que él justifica de algún modo asegurando que cada uno es libre de aceptar y tener todo lo que le gusta. Predica el amor libre y la espiritualidad, espiritualidad que ha traído de la India, pero por otra parte afirma que Adán y Eva, después de haber mordido la manzana en el Jardín del



Tenia su propia línea aérea y un helicóptero para sus desplazamientos. Cuando fue detenido por entorpecer a la justicia volaba en uno de sus aviones a las Bahamas.



Entre los Rolls que usaba personalmente y los de la escolta tenía casi cien coches. Su pasión por el automóvil le llevó a afirmar que Adán y Eva, después de morder la manzana, se fueron del Paraíso conduciendo un Ford T.



Las baterías Caterpillar sin mantenimiento tienen puntos POSITIVOS...

Son sin mantenimiento, con lo cual no necesitan ninguna atención especial o añadir agua durante toda su vida útil.

Se conservan limpias, sin oxidación en los terminales. Por estar sellados los vasos, el riesgo de contaminación de electrolitos — desaparece.

Por su sistema de rejilla interior única se reduce la posibilidad de sobrecarga o descarga.

Le proporcionan gran potencia de arranque, incluso en las condiciones más extremas.

Tienen una gran capacidad para mantenerse cargadas durante muchos meses fuera de servicio.

Están totalmente garantizadas durante 3 años (una de las mejores garantías en el mercado).

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

Una vez instalada la batería y conectados los terminales al sistema eléctrico de su vehículo, será la última vez que Vd. necesite pensar en su batería Cat sin mantenimiento.

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España

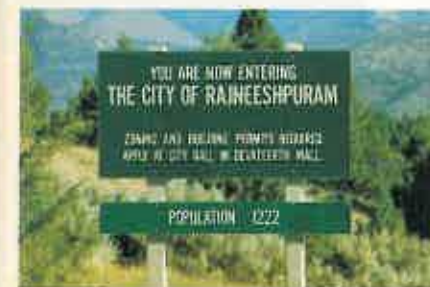
FINANZAUTO

Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 00 13 - Madrid-33

PSQ 182/1

Edén, se fueron del paradisíaco sitio conduciendo un Ford-T.

Este hombre de vivos y almendrados ojos, hijo de una pobre familia india, llegó a Oregón en 1981, y se instaló en un abandonado pueblo donde en estos pocos años ha edificado un magnífico paraíso ante el estupor y odio de los habitantes de la zona. Como las donaciones han sido buenas, los privilegiados que viven junto al líder disponen en Rajneeshpuram —como ha llamado a su comunidad— de todas las comodidades de una ciudad moderna. Discotecas, restaurantes, centros comerciales y una bien equipada clínica han nacido en medio del desierto y permiten vivir sin apuros a más de 5.000 personas que sirven al «gurú», gracias al dinero que llega de todas partes del mundo. Dinero que ha permitido invertir más de 110 millones de dólares —casi 18.000 mi-



Tenía 500.000 seguidores. En su ciudad vivían más de mil

Quienes le conocían dicen que nunca se subía dos veces en el mismo coche.

llones de pesetas— en esta ciudad que más parece toda ella un hotel de lujo que la catedral de una religión. Además, los Rolls-Royce también han salido de las donaciones —100.000 dólares por pieza— así como las líneas aéreas Air Rajneesh que cuenta con tres DC-3, un Conair 240, un Islander y un helicóptero para uso del maestro y sus servidores, todos ellos, por supuesto, seguidores y forofos del «gurú» siendo la gran mayoría gente culta que domina varios idiomas y cuenta con un currículum académico y profesional que muchos envidiarían.

De momento todos están furiosos y a la espera de la decisión del juez que tendrá que dictar sentencia contra su adorado maestro, un hombre acusado de 35 delitos y poco considerado por sus vecinos que ven en estas gentes que han invadido sus tierras a unos retorcidos depravados, entusiastas del amor libre y las armas, y de los que hasta hace dos años pensaban que comían niños.

Fotos: Perini

UN GRAN TRIUNFO PARA ESPAÑA

"EL FARAONES, TAN DURO O MAS QUE EL DAKAR"

DEL VAL, GANADOR EN CAMIONES, COMENTA LAS INCIDENCIAS DEL ESPECTACULAR RALLYE EGIPCIO.

Todo eran felicitaciones en el aeropuerto a la vuelta de Egipto. Los equipos españoles participantes en el Rallye de los Faraones han hecho un excelente papel. Begoña Kaibel y Susi Cabal (las damas, por delante) han ganado en la categoría femenina y se han colocado en el puesto 20.º de la general. Sus compañeros del equipo Nissan, Prieto y De Garayo, terminaron en el lugar 18.º, pese a la mala suerte de la última etapa en que rompieron un puente y perdieron 11 puestos.

El Pegaso de Carlos del Val y Marcelo Conod ganó la clasificación de camiones, con más de 5 horas de diferencia sobre el Liaz checo que pilotaba Heritier, y se situó en una buenísima 31.ª posición en la general, por delante de muchos coches «todo-terreno» de gran prestigio mundial. Su camión de apoyo, llevado por Bezemer y Casado, también superó con firmeza las dificultades del recorrido y se clasificó 3.º en camiones y 40.º en la general.

En esta su cuarta edición, el Rallye de los Faraones ha sido más duro y selectivo que nunca. En sus recorridos de piedra y arena, en sus barrancos y dunas, se han ido quedando buena parte de los equipos participantes. Solamente 50 de los 130 automóviles y camiones participantes resistieron los casi 4.000 Km. de la prueba y la criba ha sido parecida entre las motocicletas. Entre los que acabaron, los dos camiones Pegaso y 4 de los 5 Nissan Patrol inscritos. Un buen balance para España.

"El Rallye es precioso y está muy bien organizado —comentaba Del Val a su llegada a Madrid—. Tiene etapas y pruebas en que los coches «todo-terreno» no podían subir y tenían que dar buenos rodeos, zonas pedregosas donde era un martirio para coches y pilotos. Si el Rallye fuera más largo, desde luego, los abandonos habrían sido muchos más; las etapas son tan duras o más que en el París-Dakar, sólo que aquí son menos kilómetros."

También nos habla Carlos del Val del comportamiento de su camión, excelente en todo momento, manejable y seguro. Únicamente la amortiguación ha dado problemas al equipo. "Hemos ido al Faraones para probar algunas modificaciones en la suspensión y prepararnos para el París-Dakar. Ahí sí hemos tenido dificultades y



hemos llegado a romper en un par de ocasiones los soportes de amortiguación, pero por lo demás el camión va perfecto".

"El Pegaso —nos comentan— ha sido uno de los pocos vehículos que ha superado las dunas sin quedarse atascado. También se ha desenvuelto extraordinariamente en zonas impracticables, por donde hasta ahora no había cruzado vehículo alguno. Así ocurrió en la etapa que terminaba en Asuán donde las dificultades de navegación y un terreno rompedor hizo abandonar a más de 20 coches."

Para disputar este Rallye y el París-Dakar, Pegaso ha optado siempre por emplear camiones de serie. Frente a auténticos monstruos de 500 y hasta 800 CV, el 7222 de Carlos del Val es un «todo-terreno» de tecnología enteramente española con un motor turbalimentado de 220 CV, un vehículo que destaca por su dureza y fiabilidad.

En el París-Dakar de 1984, Del Val quedó octavo, en una competición en la que él y su copiloto Miguel Guerrero "se lo tenían que hacer todo". En 1985, acompañado por Marcelo Conod y prácticamente sin ningún apoyo, Del Val y Pegaso dieron la campanada, llegando a ir varias etapas en tercera posición, precedidos únicamente por el Mercedes ganador y el espectacular Daf de 800 CV que dominó la prueba hasta el último tramo. Ahora, en el Faraones, Carlos ha saboreado el triunfo y ha traído para el deporte español el título de ganador en la categoría de camiones.

A unas cuantas semanas de iniciarse el París-Dakar, el equipo de Pegaso se prepara. Pegaso presentará dos camiones 7222 que pilotarán el propio Carlos del Val y Salvador Cañellas y otros dos vehículos similares que les prestarán apoyo. La victoria no es fácil, pero el simple hecho de terminar la prueba es ya un gran éxito técnico y deportivo que España espera y se merece.

PUBLIREPORTAJE

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.

Almería	Teléf. (951) 22 50 82	Granada	Teléf. (958) 25 64 55	Lerida	Teléf. (973) 20 05 94	Pamplona	Teléf. (948) 24 29 44	Terife/Sur	Teléf. (922) 78 57 71
Arganda	(91) 871 26 12	Jerez De La		Malaga	(952) 33 04 50	Ponferrada	(987) 41 36 88	(Arona)	(96) 252 02 75
Barcelona	(93) 560 02 98	Frontera	(956) 34 73 09	Murcia	(968) 61 29 11	Rio Tinto	(955) 59 16 53	Valencia	(983) 35 89 11
Bilbao	(94) 673 05 00	La Coruña	(981) 78 01 26	Oviedo	(985) 26 20 08	Sevilla	(954) 72 13 50	Valladolid	(986) 22 55 04
Cordoba	(957) 47 96 93	La Palma	(922) 41 11 44	Palma De		Tenerife	(922) 61 31 00	Vigo	(976) 29 53 20
		Las Palmas	(928) 69 28 50	Mallorca	(971) 25 60 56			Zaragoza	

CAMPEONATO DEL MUNDO DE F-1 SE TERMINO

CON el Gran Premio de Australia, que se acaba de disputar en el circuito urbano de Adelaida, se ha puesto punto final al Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Un campeonato que ha sido particularmente largo, pues rara vez había durado hasta tan tarde. De todas formas, en la práctica estaba terminado desde el Gran Premio de Europa en el circuito de Brands Hatch, a finales de septiembre, momento en que Alain Prost se aseguró el título mundial. Las dos últimas carreras han carecido de relieve. Para quienes han ganado, porque ya no había nada más que demostrar; para los que han perdido, porque lo que están deseando es ponerse a trabajar de cara al año que viene, en el que esperan poder tomarse una revancha. Además, el Gran Premio de Sudáfrica, disputado en medio de todos los problemas que sacuden aquel país, al que nadie tenía interés en acudir, ha servido también para que se olvidara un poco más que quedaban estas dos últimas carreras.

Del campeonato hay que destacar cuatro acontecimientos: el título de Alain Prost, que se le había escapado los tres últimos años; el clamoroso fracaso de los Ferrari, que en la última mitad de la temporada han perdido incluso la tradicional fiabilidad de sus motores; la revelación de Ayrton Senna da Silva, y el rush final de los Williams Honda, prácticamente imbatibles en las últimas pruebas. Entre los cuatro equipos aludidos —Prost ha defendido los colores de McLaren y Senna los de Lotus— se han repartido las victorias del año con excepción de una, la del Gran Premio de Francia, que fue para Nelson Piquet, al volante del Brabham BMW. Ha sido una temporada en que se han repartido bastante los triunfos, aunque en general se pueda hablar de un nuevo año de dominio de los McLaren con motor TAG Porsche. Para los que no han ido tan bien las cosas ha sido para los equipos de Renault y Alfa Romeo, que al terminar el año han decidido abandonar la participación directa en Fórmula 1 y dedicarse únicamente a la construcción de motores para suministrarlos a otros equipos.

Alain Prost, Michele Alboreto, Nigel Mansell y Ayrton Senna da Silva han sido los hombres que han repetido victoria durante el año. El francés perdió la del Gran Premio de San Marino en favor de De Angelis, porque su coche pesaba dos kilos menos.

Los McLaren con motor TAG Porsche han sido los que más victorias han conseguido. Después vienen los Williams Honda y los Lotus Renault. Ferrari y Brabham BMW tuvieron muchos más disgustos que satisfacciones.



SERIE PRODUCCION

72



SUZUKI SJ 410

EL Suzuki fabricado por Santana ha supuesto un gran impacto en el mercado nacional. Es un vehículo de todo terreno con una concepción hasta ahora insólita en nuestro país: se aúnan en un solo modelo los caracteres de utilitario y campero. Desde su reciente lanzamiento, marzo de 1985, está obteniendo unos buenos resultados de ventas gra-

cias, entre otras razones, a unos precios muy competitivos. Hay tres versiones que se diferencian únicamente por el tipo de techo que emplean, y que puede ser de lona, metal o duro. El motor es elástico y la caja de cambio presenta un manejo de gran suavidad y precisión. Su conducción se ve un tanto ensombrecida por la impre-



Motor 16





TYRRELL tuvo motores Renault Turbo a partir de media temporada. La muerte de Stephan Belloc dejó a Martin Brundle como piloto número uno del equipo.



ALFA ROMEO Y RENAULT han decidido dejar la participación directa en Fórmula 1. Seguirán fabricando motores.



Lauda
ROSS

NIKI LAUDA tuvo muchos problemas mecánicos durante el año. De todas formas, ganó una carrera y mantuvo un alto nivel de popularidad y de seguidores.



PORSCHE siguió la evolución y puesta a punto de los motores TAG que empleó McLaren. No son los más potentes, pero son muy fiables. En particular los de Prost.



NELSON PIQUET ganó en Francia de forma admirable. Al final se despidió de Brabham.



BRABHAM consiguió triunfar calzado con los nuevos neumáticos Pirelli.



BEATRICE ha debutado en competición con Alan Jones.



ROSBERG ganó en Adelaida.



LOS JAPONESES de Honda han sabido hacer fiable su motor V-6, que en la actualidad es el más potente.

Después del dominio de que hicieron gala el año pasado los McLaren TAG Porsche de Niki Lauda y Alain Prost, puede considerarse que el de este año ha sido mucho más abierto. Entonces sólo Alboreto —con Ferrari—, Piquet —con Brabham—, y Rosberg —con Williams Honda— habían conseguido romper la hegemonía de los McLaren. Este año, en cambio, más de la mitad de las carreras han sido ganadas por coches de otras marcas. Incluso hubo un momento de crisis en McLaren a causa de una serie de roturas de motores. Pe-

ro tuvieron suerte, puesto que ese momento de horas bajas coincidió con el Gran Premio de Bélgica, que tuvo que ser aplazado. Después, todo se solucionó y los motores Porsche volvieron a tener la fiabilidad de siempre. Particularmente los de Alain Prost. Lauda, por su parte, acusó el desinflamiento típico de todos los campeones y además sufrió muchos problemas mecánicos. Una curiosa coincidencia es que ese momento de crisis de los motores Porsche coincidió con el anuncio de que TAG había comprado la parte de

McLaren que pertenecía al ingeniero John Barnard y que se proponía construir una nueva factoría en la cual también comenzaría a producir los motores TAG Turbo. Posteriormente, el proyecto se ha quedado sólo en eso y Porsche ha vuelto a estar detrás de la puesta a punto y evolución de los motores, aunque sus hombres vistan los uniformes verdes de TAG. Incluso el ingeniero Metzger ha acudido a varios grandes premios para seguir de cerca el trabajo de sus hombres.

El momento de baja de McLaren

coincidió con el de alta de Ferrari. La marca italiana había preparado bastante bien el comienzo de temporada y su coche, en Brasil, causó una gran impresión, haciendo el mejor tiempo en los entrenamientos. Posteriormente, en la carrera, un golpe a la salida alteró un poco el comportamiento, y Alboreto tuvo que dejar pasar a Prost y conformarse con el segundo puesto.

A partir de esa carrera las cosas comenzaron a torcerse. La estabilidad del coche dejó de ser buena, pero gracias a la fiabilidad de los motores, tanto Al-

boreto como Johansson —que reemplazó a Arnoux después de Brasil— conseguían puntuar entre los primeros e incluso ganar carreras. Hasta el Gran Premio de Alemania —que ganó— Alboreto parecía capaz de ser campeón. Pero a partir de ahí también los motores comenzaron a fallar. Primero sólo en los entrenamientos —Austria y Holanda—, pero después también en carrera. La causa parece estar en los diferentes cambios que se han realizado para mejorar la aerodinámica del coche y su estabilidad. Esto ha obligado

a modificaciones en el sistema de refrigeración del motor y éstos se rompen por fallos de lubricación cuando no son los turbos los que revientan también por exceso de calor. Lo peor es que esta vez la «scuderia» no ha sabido reaccionar, creándose un desconcierto tal que Fiat se ha decidido a intervenir. Lo más seguro es que el año que viene haya grandes cambios en el staff técnico. Se sabe que han intentado contratar al ingeniero Rory Byrne, de Toleman, y a Metzger, de Porsche.

Los rivales para los McLaren en la



...Y ROSBERG GANO EN ADELAIDA

KEKE Rosberg se despidió de la mejor manera de Williams, con una victoria. Una victoria que le convierte en el rey de los circuitos urbanos, pues de las cinco pruebas que ha ganado en su carrera deportiva, cuatro de ellas las ha conseguido en trazados de este tipo —Mónaco, Dallas, Detroit y ésta de Adelaida— que son especialmente difíciles, pues no perdonan errores.

De ello han podido darse cuenta gran número de participantes que se han visto eliminados de la prueba por diferentes accidentes.

Ayrton Senna Da Silva, con el Lotus Renault, fue el más rápido en los entrenamientos, pero Rosberg se impuso en la arrancada. El joven brasileño persiguió al finlandés hasta que en una frenada se tocó con él, saliéndose de la pista.

En la segunda posición terminó el veterano Jacques Laffite, con el Ligier Renault. Su compañero de equipo, Philippe Streiff, intentó adelantarse antes de la llegada. Ambos coches se tocaron (imagen que recoge la fotografía) rompiéndosele a Streiff una suspensión delantera, pese a lo cual acabó tercero.

El buen comportamiento en esta prueba de los motores Renault lo completa el cuarto puesto de Ivan Capelli, con el Tyrrell Renault.

Stephan Johansson salvó al final el honor de Ferrari con el quinto puesto por delante de Berger, con el Arrows BMW. Sólo ocho coches terminaron la prueba. Los dos que quedaron fuera de la zona de puntos fueron Rothgatter y Martini, con el Minardi, que terminaron a cuatro vueltas.

De los que tuvieron que abandonar hay que mencionar a Niki Lauda, que en su carrera de despedida de la Fórmula 1, luchó por inquietar a Rosberg hasta que abandonó por una avería de frenos.

segunda mitad de la temporada pasaron a ser los Williams Honda. Desde la primera carrera habían demostrado tener un gran potencial, pero los turbos de sus motores se rompían con facilidad.

Pero quizá el único chasis que podía rivalizar en eficacia con los McLaren ha sido el de Lotus. Tanto Ayrton Senna como Elio de Angelis han ganado carreras. Los motores Renault que emplean no son tan potentes como los de sus rivales, pero por lo menos tienen una buena resistencia. El problema de los Lotus fue el de los frenos, pero al final consiguieron solucionarlo. Los resultados de los Lotus pueden haber pesado en la decisión de Renault de disolver su propio equipo y dedicarse únicamente a fabricar motores. Lo cierto es que tanto los Lotus como los Ligier, que también los han utilizado, han funcionado mejor que los coches hechos por la propia Renault. A mitad de temporada dispusieron también de motores de la marca francesa los Tyrnell, cuyo chasis no es demasiado bueno. Para el año que viene, Lotus y Tyrrell tendrán la exclusiva de los motores Renault, mientras que Ligier, salvo que Renault ceda a las presiones que está teniendo incluso por parte de la Administración francesa, tendrá que buscarse otro motor. Por eso, Guy Ligier ha

tomado contacto con BMW y Alfa Romeo de cara a que le suministren motores. Alfa Romeo también se retira después de la nefasta temporada, en la que en muchas ocasiones sus coches se han tenido que retirar a la primera vuelta.

Esta última marca se incorporó al campeonato tarde a causa de que ni Goodyear ni Pirelli querían suministrarle neumáticos. Tuvo que comprar el contrato de Spirit que utilizaba Pirelli para poder correr. Spirit se retiró del campeonato y Toleman pudo posteriormente incluso alinear dos coches. A Toleman le ha fallado el motor Hart, poco potente y muy frágil. Por eso para el año que viene ha pedido motores a BMW y Alfa Romeo. La marca alemana ha dicho que no, pero Alfa parece dispuesta a ayudarla. BMW considera que con suministrar a Brabham y Arrows tiene suficiente.

Durante el año aparecieron dos nuevas marcas: Minardi, que utiliza un nuevo motor —el V6 Motori Moderni—, y Beatrice, equipo que hace correr un chasis Lola al que montará, en 1986 el nuevo motor Ford Turbo. De momento está utilizando motores Hart, lo mismo que Toleman y Ram, con tan pocos resultados como estos equipos.

En lo que se refiere a pilotos, además del de Arnoux, hubo otros cam-

CAMPEONATO DEL MUNDO 1985

	BRASIL 7-4	PORTUGAL 21-4	S. MARINO 5-5	MONACO 19-5	CANADA 18-6	DETROIT 23-6	FRANCIA 7-7	INGLATERRA 21-7	ALEMANIA 4-8	AUSTRIA 18-8	HOLANDA 26-8	ITALIA 8-9	BELGICA 15-9	EUROPA 6-10	SUDAFRICA 19-10	AUSTRALIA 3-11	TOTAL PUNTOS	PUNTOS ÚTILES
MUNDIAL DE PILOTOS																		
1 Prost	9	—	—	9	4	—	4	9	6	9	6	9	4	(3)	4	—	76	73
2 Alboreto	6	6	—	6	9	4	—	6	8	4	3	—	—	—	—	—	53	53
3 Rosberg	—	—	—	3	9	6	—	—	—	—	—	3	4	6	9	40	40	40
4 Senna	—	9	—	—	—	—	—	—	—	6	4	4	9	6	—	—	38	38
5 De Angelis	4	3	9	4	2	2	—	—	2	2	1	—	—	—	—	—	33	33
6 Mansell	—	2	2	—	1	—	—	1	—	—	1	—	6	9	9	—	31	31
7 Johansson	—	—	1	—	6	6	3	—	3	—	2	—	—	3	2	26	26	26
8 Piquet	—	—	—	—	1	9	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	21
9 Laffite	1	—	1	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	16	16
10 Lauda	—	3	—	—	—	—	2	—	9	—	—	—	—	—	—	—	14	14
11 Boutsen	—	6	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	1	—	—	—	11	11
Tambay	2	4	4	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	11	11
13 Warwick	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5	5
Surer	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3	—	—	—	—	—	5	5
15 Bellof	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
Streiff	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
17 De Cesaris	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Arnoux	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
Berger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3	3	3
Capelli	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
MUNDIAL DE CONSTRUCTORES																		
1 McLaren	9	—	3	9	4	—	4	9	6	9	15	9	4	3	4	—	90	90
2 Ferrari	9	6	1	6	15	10	3	6	9	7	3	2	—	—	3	2	82	82
3 Lotus	4	12	9	4	2	2	—	—	8	6	6	9	8	—	—	—	71	71
Williams	—	2	4	—	4	9	6	—	1	—	1	—	9	13	15	9	71	71
5 Brabham	—	—	—	1	9	4	—	1	—	9	2	—	—	—	—	—	26	26
6 Ligier	1	—	—	4	—	—	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	10	23
7 Renault	2	4	4	2	—	—	1	2	—	—	—	—	1	—	—	—	18	16
8 Arrows	—	—	6	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	1	3	1	14	14
9 Tyrrell	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	7

bios a mitad de temporada: Hesnault dejó su puesto en Brabham a Marc Sures; De Cesaris, a Streiff en Ligier; Teo Fabi, en Toleman, recibió a medio año el respaldo de Ghinzani, que había comenzado el año en Osella; en este equipo ha terminado el año Huub Rottenghater; en cambio, Mauro Baldi se quedó a pie con la retirada de Spirit. Ha habido dos veteranos que han reaparecido. Un ha sido Alan Jones, que conduce en Beatrice, y otro, John Watson, que reemplazó a Niki Lauda en el Gran Premio de Europa, que se había lesionado una mano en Spa. También hubo que lamentar dos bajas: las de Manfred Winkelhock y Stephan Bellof, que murieron en sendos accidentes en pruebas de resistencia. El puesto de Winkelhock en Ram fue ocupado por el irlandés Kenny Acheson, y el de Bellof, en una carrera por Ivan Capelli, y en Africa del Sur, adonde no fue Ligier, por Streiff.

El campeonato ha sido seguido por más gente en directo, en los mismos circuitos, que el año pasado. Y es que la Fórmula 1 sigue siendo muy atractiva.

Sólo una carrera ha defraudado: el Gran Premio de San Marino, la única carera en que la limitación del consumo de carburante a 220 litros se dejó notar y varios coches se quedaron parados en las últimas vueltas.

Smirnoff, la fiesta.

Cuando se reúne gente especial y Smirnoff, surge una fiesta inesperada. Porque sólo Smirnoff mezcla con todos y con todo. En cualquier situación. En cualquier momento. Smirnoff la fiesta.

RALLYE RACE CATALUÑA BARRERAS, EL PROFETA



Esta victoria le permite a Barreras abordar con cierto optimismo y tranquilidad la última prueba del Campeonato

TE voy controlando y luego te ganaré por un segundo», le soltó en broma Barreras a Oñoro antes de la salida de una de las especiales. No sabía el gallego que estas palabras lanzadas en tono jocoso iban a resultar proféticas, pues ése iba a ser, en efecto, el margen con el que el piloto de Renault iba a imponerse al de Opel al término del rallye sobre tierra de Cataluña.

La lucha fue incierta en todo momento. En el primer tramo, que se hacía tres veces, se imponía Barreras, cuyo R-5 Turbo estrenaba motor, aunque lo hacía por un escaso margen de dos segundos, mientras que en el segundo Oñoro replicaba sacando catorce a su rival. A partir de ese momento la lucha iba a ser muy igualada. Tras la última especial la ventaja era la del ya citado segundo, lo que provocaba la alegría de Barreras y una triste resignación en



Oñoro estuvo a punto de ganar. El Seat de Rius-Ortiz fue tercero.

Oñoro: «La victoria se ha decidido en el primer tramo, allí cada vez Guillermo me ha ido cogiendo más ventaja porque era en subida y su coche tiene mejor tracción.»

Detrás tampoco faltaba emoción. Tras la rápida eliminación de los Porsche, vetustos y cansados, de Pich y Oliveras, a las que siguió la de Couret por salida de carretera, el asunto fue otro mano a mano: el de los Seat proto de Serviá y Rius. El de Pals abandonaba al quedarse sin aceite en el penúltimo tramo, cuando había conseguido una ligera ventaja sobre Rius. Cuarto fue finalmente Aldecoa, espectacular y eficaz con su Ascona, precediendo a otro piloto que dio un bonito espectáculo: Verdú, que conducía un Alfasud. Tras ellos, y primero en Diesel, es Arnella, con su enorme BMW.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CONTROL HORARIO

- Muchas ruinas ambulantes en la salida, lo que si por un lado es bueno en cuanto permite correr a bajo costo, da por el contrario una pésima imagen de nuestro deporte.
- Descontento en algunos medios, ya que los tramos habían sido utilizados en el Rallye de Lérida.
- Rizo Muñoz no tomó la salida con su habitual Suzuki, ya que Carlos Hernández dejó el coche KO la semana anterior en Cuenca...
- Cuando Pich rompió el mando del gas, su copiloto se colocó en el capot trasero para sujetarlo manualmente, hasta que a causa de un acelerón rodó por los suelos.
- Arnella correrá el próximo año con otro BMW Diesel, pero será el serie tres, muy aligerado y con el motor más apretado. Ya ha comenzado a hacer pruebas con él y en este rallye su coche habitual le parecía mayor que de costumbre.

CLASIFICACIONES

- 1, Barreras-Barreras (R-5 Turbo); 2, Oñoro-Lacalle (Opel Manta), a 1 segundo; 3, Rius-Ortiz (Seat 124), a 2 min. 33 seg.; 4, Aldecoa-Inunciaga (Opel Ascona), a 3-26; 5, Verdú-Ibeas (Alfa-Romeo Alfasud), a 5-1; 6, Arnella-Palauzie (BMW 524 TD), a 5-16; 7, «Gavi»-Alsina (Opel Kadett), a 5-21; 8, «Sidro»-Bofull (Talbot Sunbeam Lotus), a 5-24; 9, Boix-Romero (Citroën CX), a 5-48; 10, Pujols-Clusella (Talbot Samba Rallye), a 5-54, etcétera, hasta 18 clasificados.



Fichajes

CARLOS SAINZ EN RENAULT

CARLOS Sainz ha decidido seguir en Fasa Renault un año más. El piloto madrileño ha rechazado la oferta del RACE, que al parecer era sustanciosa, para jugar la carta de la seguridad con el equipo de Renault. En él dispondrá del Maxi Turbo que ha estado poniendo a punto durante el año. Además en Fasa le garantizan dos salidas al extranjero, a rallyes de máximo coeficiente, en los que podrá hacer una acumulación de puntos suficiente como para que si en España le salen las cosas medio bien pueda estar en uno de los primeros puestos de la clasificación del Campeonato de Europa a final de temporada. Y en ese caso, en Renault están dispuestos a ayudarle a conseguir el título, si bien el que les interesa de verdad es el de España.

En Ford, además de tener que poner a punto el nuevo coche, cuya llegada a España se retrasará hasta finales de mes o primeros de diciembre, no podría tener la posibilidad de salir al extranjero, dado que en Ford no tienen interés en que su coche salga al extranjero.

RFME

ESTATUTOS ACEPTADOS

AUNQUE se han levantado voces disidentes en contra de la aprobación del segundo texto del proyecto de Estatutos de la Real Federación Motociclista Española, MOTOR16 ha tenido

acceso al acta de la reunión del pleno extraordinario de esta Federación, celebrado el pasado mes de octubre, la cual revela de forma contundente que en la votación del referido proyecto, fue aprobado, con el 80 por 100 de los votos. En el mismo pleno se eligió a los miembros de la Asamblea General, representantes de las entidades deportivas, deportistas y cargos oficiales.

Rallyes

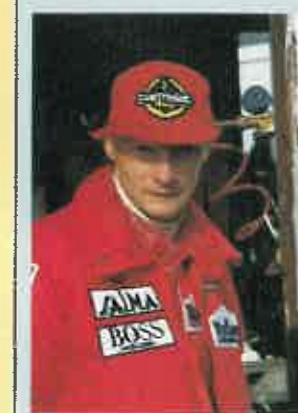
KANKKUNEN Y ALEN, SUERTES DIVERSAS

JOHAN Kankkunen se ha despedido de Toyota con una nueva victoria. El joven piloto finlandés, protegido de Bjorn Waaldegard, que el año que viene formará en el equipo Peugeot al lado del campeón del mundo Timo Salonen, ha ganado el Rallye Costa de Marfil, en segunda posición terminó Bjorn Waaldegard, con el mismo tiempo pero menos victorias de sectores.

El mismo fin de semana, otro finlandés, Markku Alen, hacía debutar el nuevo Lancia S.4 en el Rallye del Algarve. Durante las dos primeras etapas, sacó once minutos y medio a todos sus rivales, encabezados hasta aquel momento por Joaquim Santos. A mitad de la tercera etapa, se rompió un palier del coche italiano, que pudo ser reparado, terminando éste como coche O. La prueba la ganó finalmente Moutinho, con su R-5 Turbo, por delante del Ford Escort de Santos.



Boxes



segura la permanencia de Teo Fabi en Toleman, en donde podría estar acompañado por el austriaco Gerhard Berger, que este año ha corrido con Arrows.

FERMIN Véllez ha sido el vencedor de la Subida a Jaizquíbel, última prueba del Campeonato de España de Montaña, que él mismo ha ganado. Pacho Egozkue fue segundo, y Juan Fernández hasta ahora Campeón de España, tercero, mientras que Vilaríño no pudo finalizar la subida cronometrada al romper el embrague de su coche.

TOLEMAN ha conseguido finalmente hacer cambiar de opinión a BMW, y esta marca alemana ha anunciado que le



DESPUES de que Carlos Gracia comentara que los organizadores del Gran Premio de España en Barcelona parecían un poco desanimados en cuanto a retener la prueba, éstos han reaccionado con brío, solicitando una entrevista con Ecclestone, en Gran Bretaña. Al parecer, el cambio de fechas con los organizadores de Imola se ha resuelto y éstos organizarían su carrera el 13 de abril, y los catalanes, el día 27 de abril.

SE habla ya de que podrían ser dos las carreras de Fórmula 1 en España. La de Barcelona, en abril, y la de Jerez, en el mes de septiembre, casi coincidiendo con las Fiestas de la Vendimia.

CON la llegada de los motores BMW parece

suministrará motores el año que viene. En este cambio de criterio en BMW puede haber influido, por un lado, la presencia actual en Toleman de Teo Fabi, un piloto ligado a la marca —y que había exigido motores BMW para renovar el contrato—, y, por otro, el cambio del responsable de competición, después de la marcha de Dieter Stappert. Los motores BMW de Toleman serán revisados por el preparador suizo Heini Mader, lo mismo que los de Arrows.



BALLESTA



José María Casanovas

A la caza del sponsor

ESTAMOS ya en la recta final de la temporada. Muchos motores ya se han parado. Muchos pilotos ya piensan en la próxima campaña. Tradicionalmente los meses de otoño sirven para planificar el futuro y para algo tan importante como es conseguir la financiación para seguir en la brecha.

Ejemplos los tenemos a granel. Algunos son muy madrugadores y ya lo tienen todo perfilado, definido. Tan sólo falta la firma. En el caso de Sito Pons, que volvió hecho un brazo de mar del Japón y con la confianza que da ser recibido en Honda como piloto oficial. Ahora sólo le falta reunir los 120 millones que tiene presupuestados su escudería. Menos mal que tiene un padrino en Campsa que, con la entrada en el Mercado Común y la desaparición del monopolio, tiene que intensificar su publicidad para no ser barrida por ELF y compañía.

Otro que también está de noviazgo con Campsa y por lo que se ve con relaciones estrechas y «prematrimoniales», es Luis Pérez Sala. Tras una buena temporada en la F-3, su salto a la Fórmula 3.000 debe ser la antesala de la fórmula reina. Dicen las buenas len-

guas que sus pretensiones son inferiores a las de Sito, con 80 millones comienza a correr por Europa.

Quien también va con un «dossier» bajo el brazo, buscando publicidad para su futura aventura, es Fermín Vélez. El barcelonés de veintiséis años que ha sucedido en el palmarés del Campeonato de España de Montaña al veterano Juan Fernández. Su objetivo es disputar el Mundial de resistencia y se habla de la posibilidad de formar «team» con Villota o Pareja. De momento, busca afanosamente un sponsor que le permita cruzar los Pirineos.

La verdad es que en el capítulo de los «dossiers» hay algunos pilotos que ha-

cen maravillas. Entre recortes de Prensa, fotografías, currículum y dibujos con la publicidad soñada, se consiguen unas carpetas que se pasean por los consejos de administración de no pocas empresas buscando el sí definitivo.

En España hay un problema muy grave, muy negativo comparándonos con Italia. Aquí el dinero invertido en publicidad deportiva no desgrava y esto constituye un freno para muchas marcas.

El día en que la ayuda al deporte estuviese recompensada con un trato especial, aquel día el automovilismo daría un tirón muy importante.

Pero no todo van a ser problemas. Faltan menos de dos meses para que entremos en la Comunidad y varias multinacionales ya no podrán decir «no» a nuestros pilotos con la rapidez que lo hacían antes. Por el camino de Europa, algunas escuderías sueñan con encontrar un patrocinador de oro, aunque los mirlos blancos ya no existen y la prueba es que los árabes se han marchado de la Fórmula 1 tan pronto como el barril de petróleo ha vuelto a sus parámetros normales.



LOS PEUGEOT 205

Contigo...

Los Peugeot 205 - Diesel.

Modelos: XLD, GLD, SRD.

Si te gusta gastar poco y llegar lejos, aquí tienes los Diesel. Ágiles: 60 CV. y 155 Km/h. Silenciosos y económicos: 3,9 litros a los 100 Kms. Y de sorprendente autonomía: más de 1.200 Kms. sin repostar. Los más rentables. No te sonarán a ningún Diesel. Tú eliges.

contigo...

Los Peugeot 205 - 3 puertas.

Modelos: XL, XR.

Súbete a la línea más joven y atractiva. Una línea que va por delante. Con un coeficiente aerodinámico (CX) de 0,35. Coches con brío: desde 55 a los 105 CV. del potente GTI. Rápidos: hasta 190 Km/h. Y divertidos. Tú eliges.

y contigo...

Los Peugeot 205 - 5 puertas.

Modelos: GL, GR, SR, GT.

Confortables: amplio maletero, asientos traseros abatibles. Potentes: hasta 83 CV. y 172 Km/h. Con un completo equipo de serie: encendido electrónico, parabrisas laminado... Y con un gran número de opciones: elevallas eléctricas, cerraduras centralizadas, aire acondicionado... Tú eliges.

Con un completo equipo y una infinidad de acabados y combinaciones, para llegar al fin del mundo. Acércate a tu Concesionario. Tú eliges.

...AL FIN DEL MUNDO.

■ PEUGEOT 205



PEUGEOT TALBOT

FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso



Antoni Clavé. Barcelona 1913
 Museo de Arte Contemporáneo de Madrid
 Museo de Arte Moderno de París
 Petit Palais de París
 Tate Gallery de Londres
 Museo de Arte e Historia de Ginebra
 Museo de Tel Aviv
 Museo de Arte Moderno de Tokyo
 Galería Nacional de Praga
 Museo de São Paulo
 Museo de Boston

«Collage sur Alu» 1971.
 Collage sobre aluminio 78x66 cm.
 Colección privada Lassale.



Crear hoy para siempre.
LASSALE

**LOS
 COCHES DEL 86
 REGALAMOS
 2 FICHAS**

FORMULA 1: BALANCE FINAL

Motor 16
 SEMANAL GRUPO

9 de noviembre 1985

Núm. 107 • 200 ptas.



LLEGA EL NUEVO ROVER - HONDA



EL SCORPIO DEPORTIVO



5 NUEVOS CITROËN CX

A FONDO