

COMPARATIVA

RENAULT 9-1.700 FRENTE A MALAGA Y ORION

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

**LOS
COCHES DEL 86
REGALAMOS
2 FICHAS**

14 de diciembre 1985 Núm. 112 • 200 ptas.

TODO SOBRE EL KADETT ESPAÑOL



NUEVOS



**CHRYSLER
MASERATI**

**PORSCHE
RINSPEED R69**



PRUEBA A FONDO : AUDI 200 QUATTRO

EL BUQUE INSIGNIA

745i



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.430 c.c. (92x86 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 100 litros. Potencia máxima: 252 CV a 4.900 rpm. Par máximo: 38,7 mkg. a 220 rpm.

TRANSMISIONES Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 14,4 km/h.; 2.ª, 24,1 km/h.; 3.ª, 34,9 km/h.; 4.ª, 48,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De tuerca a bolas y servo. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independientes los dos ejes.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5x14 pulgadas. Neumáticos: 205/70 VR 14.

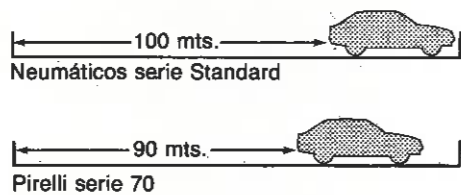
PESO En orden de marcha: 1.590 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
728i	2.788	184	201	9,9	13,31	—
728i A	2.788	184	195	9,9	13,31	—
732i	3.210	197	208	9,8	13,23	—
732i A	3.210	197	211	9,8	13,23	—
735i	3.430	218	217	10,0	13,51	—
735i A	3.430	218	212	10,0	13,51	—
745i	3.430	252	226	14,5	17,89	68

Motor 16

Las huellas de los que van delante indican siempre los nuevos caminos que hay que seguir.

MENOR DISTANCIA DE FRENADA



La elevada rigidez longitudinal de la cintura y la banda de rodadura más plana acortan en ±10 % la distancia necesaria para frenar.

Pirelli, adelantándose tecnológicamente, abre con el modelo P4 un nuevo camino para los usuarios que desean obtener la más ventajosa relación entre el precio, la duración y las prestaciones de un neumático.

El diseño de la banda de

rodaje del P4 en bloques encadenados produce un desgaste más regular y por tanto mayor duración.

El perfil bajo del P4 proporciona mayor área de contacto entre el neumático y el asfalto que mejora las prestaciones. Siga la huella de los que van delante. Siga a Pirelli.



Pirelli P4



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 Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño); Redacciones: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel McIlerray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alcx 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 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, 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 Noblesas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e.

Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 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 Kadett que viene
14	Chrysler Maserati
16 FUERA DE SERIE	Espiritu de Jaguar
20 ACTUALIDAD	Carnet de conducir
22	Las carreteras cambian
25 MERCADO	Ofertas de la semana
26	Precios de coches nuevos
28	Precios de coches usados
29	Precios motos
32 A FONDO	Audi 200
38 FRENTE A FRENTE	R-9, Orión y Málaga
47 CUENTENOS SU CASO	
50 COMPRAR Y VENDER	
59 OCIO	Auto Retro Barcelona
60 FUERA DE SERIE	Porsche Rinspeed R-69
62 MOTOS	Salón de Milán
67 DEPORTE	Jerez: Trofeo Marlboro
72	A todo gas
74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

Cuando comprar coche

ANTES del IVA o después del IVA? Esta es la cuestión. Lo malo, lo dramático, es que nadie sabe darle respuesta a esta pregunta y el desconcierto entre los futuros compradores es mayúsculo. El primero de enero, fiestas navideñas por medio, está a la vuelta de la esquina y ese día ya tendremos aquí al señor IVA, con la maleta cargada de sorpresas, para que los españoles estrenemos año y nuevo estilo de vida a la hora de gastarnos los dineros. ¿Me compro el coche ahora o es mejor esperar a enero? Miles de españoles, con insaciable machaconería, repiten hoy esta pregunta, sin encontrar respuesta en ningún lado. Mientras la Administración, a través de la pequeña pantalla, ha soltado, a modo de regalo de Navidad, que los vehículos bajarán un tres por ciento, los sufridos fabricantes no paran de hacer números. Y la gran verdad es que ni ellos mismos saben hoy lo que costarán mañana sus coches. Así de curioso es el tema.

Hay un punto de partida común: el 33 por 100 que repercutirá el nuevo impuesto europeo en los precios de los coches se verá prácticamente compensado con la desaparición en cascada de otros impuestos. Las pequeñas diferencias que puedan existir en los precios 86 serán el producto de la política comercial de cada una de las marcas y del éxito que pueda alcanzar en la negociación con sus proveedores. Así de sencillo. Por lo tanto, la sorpresa será mínima en todos los casos, porque mínima será la subida o bajada de los coches.

Por pura intuición pensamos que los fabricantes tratarán de no salirse de las tarifas actuales, porque el mercado no está para bromas. Si es posible, sin embargo, que intenten favorecer el factor psicológico, haciendo llegar la idea de que los coches han bajado su precio, aunque sólo sea un uno por ciento. Esta trata no la van a poder utilizar los importadores, cuyos precios franco-frontera no podrán bajar hasta el mes de marzo, en que se reduzca el arancel. Es decir, el 2 de enero los importadores tendrán que vender sus coches al mismo precio, pero con unos impuestos que pasarán de un 25 a un 33 por 100.

La verdad es que «lo tienen crudo» nuestros sufridos fabricantes. Su gran problema son los componentes, que si bien es cierto que bajarán sus precios con la aplicación del IVA, también lo es que ya han anunciado un encarecimiento de sus productos. En definitiva, un solo consejo: Si ha decidido comprarse un coche nuevo, no lo piense más y hágalo hoy mismo. No lo dude. De esta forma lo que si se ahorrará seguro son muchos dolores de cabeza.

Félix Lázaro

EL BUQUE INSIGNIA

745i



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.430 c.c. (92x86 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 100 litros. Potencia máxima: 252 CV a 4.900 rpm. Par máximo: 38,7 mkg. a 220 rpm.

TRANSMISIONES Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Automática, de 4 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 14,4 km/h.; 2.ª, 24,1 km/h.; 3.ª, 34,9 km/h.; 4.ª, 48,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De tuerca a bolas y servo. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independientes los dos ejes.

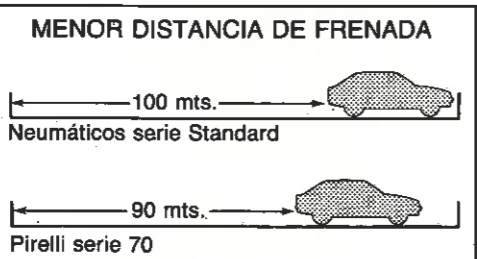
RUEDAS Llantas: De aleación, de 6,5x14 pulgadas. Neumáticos: 205/70 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.590 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Problema en el número
728i	2.788	184	201	9,9	13,31	—
728i A	2.788	184	195	9,9	13,31	—
732i	3.210	197	208	9,8	13,23	—
732i A	3.210	197	211	9,8	13,23	—
735i	3.430	218	217	10,0	13,51	—
735i A	3.430	218	212	10,0	13,51	—
745i	3.430	252	226	14,5	17,89	68

Motor 16

Las huellas de los que van delante indican siempre los nuevos caminos que hay que seguir.



La elevada rigidez longitudinal de la cintura y la banda de rodadura más plana acortan en ± 10 % la distancia necesaria para frenar.

Pirelli, adelantándose tecnológicamente, abre con el modelo P4 un nuevo camino para los usuarios que desean obtener la más ventajosa relación entre el precio, la duración y las prestaciones de un neumático.

El diseño de la banda de

rodaje del P4 en bloques encadenados produce un desgaste más regular y por tanto mayor duración.

El perfil bajo del P4 proporciona mayor área de contacto entre el neumático y el asfalto que mejora las prestaciones. Siga la huella de los que van delante. Siga a Pirelli.

Pirelli P4



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. Ramirez.

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algharaz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. 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 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-5ª. 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 Nobles, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

Fotomecánica Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresor: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 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 Kadett que viene
14	Chrysler Maserati
16 FUERA DE SERIE	Espritu de Jaguar
20 ACTUALIDAD	Carnet de conducir
22	Las carreteras cambian
25 MERCADO	Ofertas de la semana
26	Precios de coches nuevos
28	Precios de coches usados
29	Precios motos
32 A FONDO	Audi 200
38 FRENTE A FRENTE	R-9, Orión y Málaga
47 CUENTENOS SU CASO	
50 COMPRAR Y VENDER	
59 OCIO	Auto Retro Barcelona
60 FUERA DE SERIE	Porsche Rinspeed R-69
62 MOTOS	Salón de Milán
67 DEPORTE	Jerez: Trofeo Marlboro
72	A todo gas
74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



Cuando comprar coche

ANTES del IVA o después del IVA? Esta es la cuestión. Lo malo, lo dramático, es que nadie sabe darle respuesta a esta pregunta y el desconcierto entre los futuros compradores es mayúsculo. El primero de enero, fiestas navideñas por medio, está a la vuelta de la esquina y ese día ya tendremos aquí al señor IVA, con la maleta cargada de sorpresas, para que los españoles estrenemos año y nuevo estilo de vida a la hora de gastarnos los dineros. ¿Me compro el coche ahora o es mejor esperar a enero? Miles de españoles, con insaciable machaconería, repiten hoy esta pregunta, sin encontrar respuesta en ningún lado. Mientras la Administración, a través de la pequeña pantalla, ha soltado, a modo de regalo de Navidad, que los vehículos bajarán un tres por ciento, los sufridos fabricantes no paran de hacer números. Y la gran verdad es que ni ellos mismos saben hoy lo que costarán mañana sus coches. Así de curioso es el tema.

Hay un punto de partida común: el 33 por 100 que repercutirá el nuevo impuesto europeo en los precios de los coches se verá prácticamente compensado con la desaparición en cascada de otros impuestos. Las pequeñas diferencias que puedan existir en los precios 86 serán el producto de la política comercial de cada una de las marcas y del éxito que pueda alcanzar en la negociación con sus proveedores. Así de sencillo. Por lo tanto, la sorpresa será mínima en todos los casos, porque mínima será la subida o bajada de los coches.

Por pura intuición pensamos que los fabricantes tratarán de no salirse de las tarifas actuales, porque el mercado no está para bromas. Si es posible, sin embargo, que intenten favorecer el factor psicológico, haciendo llegar la idea de que los coches han bajado su precio, aunque sólo sea un uno por ciento. Esta trata no la van a poder utilizar los importadores, cuyos precios franco-frontera no podrán bajar hasta el mes de marzo, en que se reduzca el arancel. Es decir, el 2 de enero los importadores tendrán que vender sus coches al mismo precio, pero con unos impuestos que pasarán de un 25 a un 33 por 100.

La verdad es que «lo tienen crudo» nuestros sufridos fabricantes. Su gran problema son los componentes, que si bien es cierto que bajarán sus precios con la aplicación del IVA, también lo es que ya han anunciado un encarecimiento de sus productos. En definitiva, un solo consejo: Si ha decidido comprarse un coche nuevo, no lo piense más y hágalo hoy mismo. No lo dude. De esta forma lo que si se ahorrará seguro son muchos dolores de cabeza.

Félix Lázaro

Bocinazos

nico y provocan los mayores atascos en calles y carreteras?

¿Y si ahora resulta que en el Gobierno se dan cuenta de que el dólar y el petróleo hace un año que están bajando?

¿No indica una clara incompetencia el tardar más de tres meses en enviar los carnets de conducir renovados?

Ya que el Supremo ha dicho que la ORA tiene una base jurídica más que discutible, sorprende que en el Ayuntamiento madrileño figure un doctor en Derecho y que ahora se empeña en ampliarla.

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



¿Cuándo el Ministerio de Economía concretará el reglamento del IVA para saber de una vez por todas cuánto costarán los coches el día 1 de enero próximo?

¿Por qué cuando caen cuatro gotas de lluvia muchos conductores confunden la prudencia con el pá-

MERCADO

USADOS DE REESTRENO

QUEREMOS vender la ilusión de estrenar un vehículo de ocasión», manifestó Román Castells, presidente del comité organizador del Mercado de Vehículos de Ocasión, celebrado en Barcelona, para mostrar el buen estado de los vehículos expuestos en este certamen. En este mercado se han expuesto 1.500 vehículos en una variada muestra, desde

utilitarios, pasando por familiares, deportivos, coches de lujo, hasta algún clásico de la época. Se vendieron aproximadamente dos tercios de los coches expuestos, con un incremento de ventas del 40 por 100 sobre el certamen del pasado año.

Rectificación: La semana pasada anunciábamos el caso en las importaciones del Opel Manta, cuando en realidad este coupé de General Motors continuará siendo vendido en nuestro país. En lo que va de año se han vendido 450 unidades, cifra incluso superior a la del pasado año.



TRANSPORTE

LA POTENCIA DEL TURBO

EL camión ligero Iveco Turbo Daily, el primer vehículo de su tipo comercializado en nuestro país con un motor Diesel de inyección directa, equipado con turbocompresor, acaba de salir al mercado. La versión 49.10 lleva un motor capaz de dar 92 caballos de potencia, y con este modelo Iveco va a reforzar su gama en este sector, hasta ahora

compuesta por los modelos 30.8, 35.8 y 40.50, todos ellos equipados con el motor Diesel Sofim, el mismo de los antiguos Seat 132, 131 o Fiat Argenta. El modelo Turbo Daily 49.10 admite una carga útil de 3,2 toneladas.



AUTOBUS URBANO PEGASO

NASA ha presentado el nuevo autobús urbano



LLEGAN MAS BMW

BMW Ibérica acaba de lanzar al mercado dos nuevas versiones del Serie 3 y la nueva motocicleta K 75 C. Los dos turismos son el 325i y el 324d. El primero reemplaza al 323i, aunque de éste seguirán vendiéndose las unidades que quedan —unas veinte, según parece— hasta que se agote el stock. Dispone de un nuevo motor de 2,5 litros, que desarrolla 171 caballos, 21 más que su antecesor.

En lo que se refiere al 324d, es la primera versión diesel que tiene la más pequeña y asequible gama de la marca. Lleva el mismo motor del 524td, pero sin turbo. La potencia es de 86 caballos, pero lo más des-

tacable del modelo es el encapsulamiento del motor, que permite una excelente insonorización. El 324d se ofrece únicamente en carrocería cuatro puertas, y su precio es de 2.906.672 pesetas. En cuanto al 325i, en dos puertas tiene un precio de 3.640.653 pesetas, y en cuatro puertas, 3.802.633 pesetas.

En lo que se refiere a la moto, con el motor tres cilindros, de 750 centímetros cúbicos, el precio será de 1.264.000 pesetas.

Presentados en el mes de agosto en Alemania, su aparición en España se ha retrasado cuatro meses por la causa de la homologación.

Pegaso 6420, que se fabrica en las factorías de Mataró. Este bus es de estructura autoportante, con el motor trasero encapsulado, para evitar ruidos y vibraciones, y una plataforma muy baja y de fácil acceso.

En él se introduce un nuevo sistema de suspensión neumática integral, eje delantero de ruedas independientes, que evitan el balanceo, y utiliza una caja de cambio automática.

MURIO JOSE SANCHEZ FERRERO

EL pasado día 4 de diciembre falleció en accidente de circulación José Sánchez Ferrero, concesionario de BMW en Madrid, gran aficionado y coleccionista de automóviles. El accidente, en el que también murió Antonio Aniel Quiroga, se produjo al chocar el Maserati en el que viajaban con una farola en el kilómetro 25,3 de la carretera de La Coruña. El señor Sánchez Ferrero se especializó en la venta de automóviles de lujo y deportivos y gozaba de la estima y aprecio de todos cuantos nos relacionamos con el mundo del motor. Descanse en paz.



SERNAUTO

ESCUDERO, PRESIDENTE

ANTONIO Escudero Bernabéu seguirá presidiendo durante otro mandato de cuatro años la Asociación Nacional de Fabricantes de Equipos y Componentes de Automoción (Sernauto), según acuerdo de la última asamblea.

PREMIOS

MADRID, EL CAOS MAS SEGURO

EL Ayuntamiento de Madrid ha recibido el premio al municipio europeo más seguro en materia vial, concedido por el Consejo de Municipios y Regiones de Europa y la Prevention Routière Internationale. Este premio se debe, en opinión del jurado, al interés demostrado por los municipios «en solucionar los problemas de la seguridad vial, así como la continua superación para mejorar el ambiente urbano». En otras ca-

tegorías, el jurado también concedió premios a Villaescusa de Haro (Cuenca), Santa Brígida (Las Palmas), Puertollano (Ciudad Real) y Vitoria.



CARRETERAS

DOBLE INAUGURACION

EN esta semana van a quedar inauguradas dos importantes infraestructuras de carreteras. El día 14, las Rondas de Córdoba, una obra que se integra en la futura autovía Madrid-Andalucía. Y el día 16, el nudo sur de la famosa M-30 ma-

drileña, que permitirá el acceso directo desde la carretera de Andalucía, la N-IV, a la M-30, al tiempo que se facilita la función distribuidora de esta vía. Estos días

se están dando los últimos retoques al tramo del nudo que no ha entrado aún en servicio, precisamente el del acceso de la carretera de Andalucía.



Verde y Rojo

El MOPU merece los honores de un semáforo cerrado. Porque cerrada es la mentalidad de quien no decide utilizar sal para evitar la congelación del agua en los puertos de montaña.

Central Lechera Asturiana está teniendo el buen criterio de utilizar el automovilismo en sus spots publicitarios. La leche de la Fórmula 1 o la Fórmula 1 de la leche...

Si es que no se aclaran. Lo del IVA, el IGTE y demás impuestos van a acabar

con las entendederas de los españoles. De momento ya ha acabado con los del programa «Consumo», de TVE, cuyo despiste les lleva a afirmar que el IGTE alcanza el 20 por 100 del valor en origen.

Nuestro colaborador José Luis de la Viña, que ha recibido el premio Banco Atlántico, concedido al mejor trabajo de Prensa sobre la regata Vuelta a España.

Susurros y alaridos



La mayoría de algunos presidentes de Territoriales no ha querido hacer caso de los deseos del Frente Electoral, ya que apoyaría la candidatura menos votada y haría más como sus bases de la mayoría municipal. Con el apoyo del equipo del actual Poderes. Con su apoyo se puede hacer un gobierno más fuerte.

de ahí costará y met a porras no sorprendrán con modelos, de lo más resultón. Además, no todas las regatas se corren en temporadas y climas fríos, y el viento siempre es propicio para la elegría y los aplausos de la termodinámica.

La derecha cavernícola cura de recursos de impugnación además de comida por...

EL KADETT QUE VIENE



DENTRO de muy pocas semanas comenzará a venderse en España una nueva versión del Opel Kadett, de tres volúmenes, con maletero separado. Esta versión se vende ya en todos los países europeos desde mediados de noviembre. La razón por la que no se comercializa aún en nuestro país es su fabricación en la factoría de GM en Figueruelas.

En efecto, tras no pocas presiones de la red comercial, al fin los responsables de GM España han decidido aumentar la capacidad productiva de la planta zaragozana, introduciendo un nuevo modelo para acompañar al Corsa, que en el 86 cumplirá su primer millón de unidades en su cuarto año completo de producción. El Kadett es considerablemente más modesto en sus ambiciones, ya que, al fabricarse exclusivamente para el mercado nacional, su producción se estima en los alrededores de las

veinticinco mil unidades para el año 86. Con esta cifra no es descabellado pensar que el grado de nacionalización va a ser obligatoriamente muy bajo, cosa que tampoco tiene nada de relevante, dado el alto grado de calidad que alcanzan los coches españoles de General Motors.

Ya cuando se diseñó el actual Kadett se pensó en el desdoblamiento de su peculiar carrocería. A la conocida versión de dos volúmenes se han ido añadiendo no sólo la carrocería de dos puertas, sino un familiar, ahora la berlina y, para un futuro no muy lejano, un cabriolet. Así, pues, estructuralmente, este nuevo Kadett ofrece las garantías totales de un diseño concienzudo y no es



Como opción, el techo practicable. Los faros son halógenos. El volante y salpicadero, iguales al Kadett dos volúmenes



MADE IN SPAIN

EN la factoría zaragozana de General Motors se ha iniciado ya la producción del Kadett berlina, que comenzará su comercialización en el próximo marzo, tras su presentación a los concesionarios y a los medios informativos, en febrero.

Se trata del segundo Opel construido en España, después de que el Corsa haya alcanzado una producción de 730.200 unidades hasta el 1 de octubre y se estime en 746.200 las que llegará al finalizar el año. Según los planes actuales, la producción del Kadett, exclusivamente para el mercado nacional, alcanzará los 22.000 ejemplares a lo largo del año 86, modificándose esta cifra

en función de su demanda. Pero desde que el primitivo Kadett iniciara su fabricación en 1936, se han alcanzado ya nada menos que ocho millones de unidades, siendo la actual cadencia de producción, en la versión D, no sólo la más alta de la historia del modelo, sino la más alta de Opel y una de las primeras europeas. El actual Kadett se sitúa sistemáticamente entre los tres primeros puestos entre los vehículos de importación, como en el caso español en que, junto a otros Opel, el Sierra y el Renault 25, se encarama sistemáticamente entre los mejor vendidos importados.



Las llantas son de chapa, incorporando estos embellecedores. Los neumáticos de serie son de perfil 82, en llanta de 13 pulgadas



La avanzada tecnología Audi ha permitido algo, a primera vista increíble para muchos conductores: disfrutar de la carretera. Convertir el viaje más largo en un agradable paseo.

A bordo de un Audi, el confort y la seguridad comienzan a

hacerse patentes, incluso antes de ponerse en marcha. Hasta en los más mínimos detalles se percibe la huella de la más revolucionaria ingeniería alemana.

Ponga en práctica toda una experiencia. Súbase a un Audi 90 y admírelo de cerca. Se trata

del último modelo de la gama Audi. A su línea de vanguardia se suman las prestaciones, confort y amplitud tradicionales en un coche de lujo.

Su motor de 5 cilindros de inyección, que ofrece todas las ventajas de la tracción delantera, es capaz de desarrollar una velocidad punta de 200 km/h. Y de conseguir una aceleración increíble en una berlina de su categoría: de 0 a 100 km/h. en sólo 8,6 segundos.

Conducir un Audi 90 es aho-

ra un deporte a su alcance. Infórmese sobre cada una de las posibilidades de financiación que le ofrece Fiseat.

Cuando esté en el interior del Audi 90 comprenderá que conducir acabará siendo un deporte para usted. Su deporte favorito.



A la vanguardia de la técnica.



Conducirlo acabará siendo su deporte favorito.



Importado por Seat

HISTORIA DE UN EXITO



1936 Con el mismo motor del archipopular P4 de 1.074 c.c. y 23 caballos, nació el primer Kadett, que alcanzaba los 96 kilómetros por hora. Disponía ya de arranque eléctrico.



1965 Tras la guerra mundial y el desmantelamiento de la fábrica, el Kadett dejó de fabricarse hasta que en 1965 apareció el B, que se mantuvo hasta el 73.



1973 Con carácter universal nace la versión C del Kadett, que con algunas modificaciones se comercializa en Europa y América, como Opel, Vauxhall e incluso Isuzu (Japón).



1979 Fue al fin en este año en el que el Kadett recibió la tracción delantera. Esta versión D ha sido la de vida más efímera de cuantas han constituido la línea Kadett.

El próximo año 86 se cumple el 50 aniversario del primer Kadett, fabricado en Russelsheim desde 1936. Desde sus inicios, el Kadett ha tenido una vocación popular e innovadora. Así, fue el primer Opel en incorporar la tracción delantera (en la versión del 79) o en ser fabri-

cado, casi sin modificaciones, en varios continentes. También, en su versión GTE del 73, fue uno de los primeros deportivos populares y baratos. Tampoco hay que olvidar que en su actual configuración ha merecido el galardón de Coche del Año en Europa, en 1984.

una imposición de puro marketing. En honor a la verdad, desde hace ya algunos años, éste es el modo habitual de trabajar de los constructores europeos. Así, la lista de coches en *fast-back* y en berlina es cada día más larga. Unos optan por cambiar la denominación, como Fiat (Ritmo/Regata), Renault

(R-9/R-11) o Volkswagen (Golf/Jetta); otros, como Opel (Corsa, Kadett y Ascona), prefieren no cambiar la denominación del modelo. En un primer periodo, que abarca al menos todo el año 86, el Kadett berlina se ofrecerá con tres motores: dos de gasolina, de 1.300 c.c./75 CV y 1.600

c.c./90 CV y uno diesel, de 1.600 c.c./54 CV. En todos los casos se trata de idéntico conjunto propulsor que en los Kadett ya conocidos. Sólo falta, pues, el motor 1.800 inyección, que

La silueta ha sido cambiada totalmente respecto al dos volúmenes. El maletero es de amplias dimensiones



Visibilidad bajo la lluvia

Revise ahora sus escobillas limpiaparabrisas y cambie a las nuevas VALEO-KINBY.

Su diseño aerodinámico y su goma de doble perfil, fabricada en caucho natural, garantiza la más alta calidad y duración, y proporciona la visibilidad que hará más segura su conducción bajo la lluvia.

Escobillas Limpiaparabrisas

Valeo KINBY

Máxima seguridad.
Extremos redondeados.
Antipunzantes.

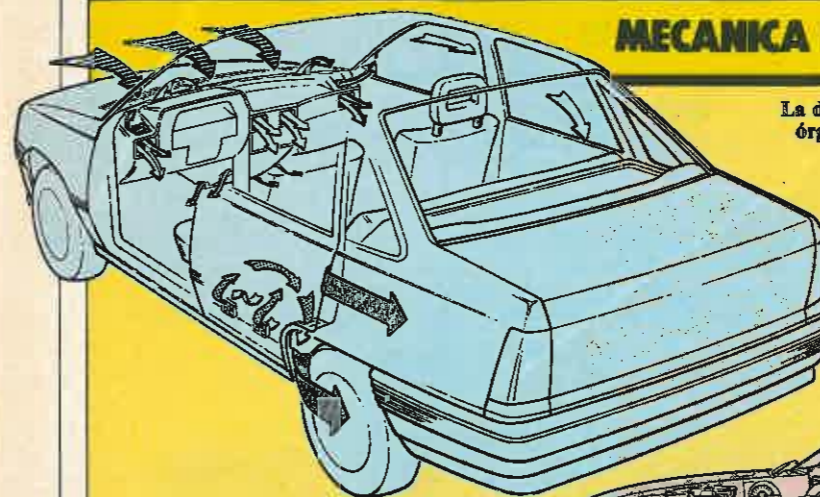
Adaptadas a las normas de seguridad vial de la C.E.E.

ZONA ESCOLAR

Equipo Original.
Garantizadas por VALEO.

Valeo

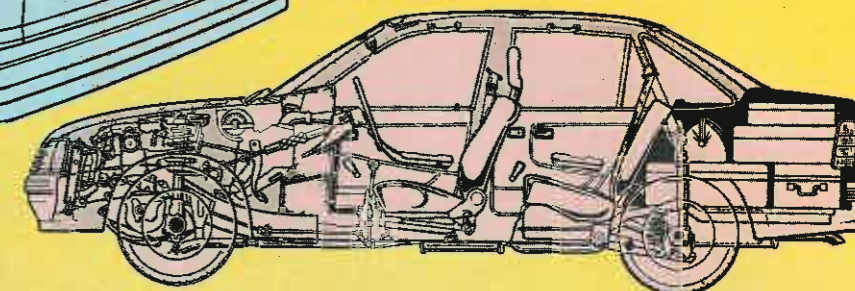
MECANICA MUY FIABLE



La disposición de los órganos mecánicos, con motor delantero transversal, es idéntica a lo ya conocido. La distribución de aire de calefacción es integral

tablizadoras son diferentes, si bien para el mercado español y sus especiales características se espera montar elementos diferentes a lo visto ahora.

En principio, y sobre catálogo, las tres versiones utilizan neumáticos de perfil 82, pero opcionalmente se montan 175/65 en llanta de 14 pulgadas. En ambos casos, la anchura es de 5,5 pulgadas.



FICHA TECNICA

	1300 GLS	1600 GLS	1600 GLS DIESEL
MOTOR			
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.297 c.c.	1.598 c.c.	1.598 c.c.
Cigüeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol en cabeza	Arbol en cabeza	Arbol en cabeza
Alimentación	Carb. monocuerpo	Carb. monocuerpo	Inyección Bosch
Compresión	9,2:1	9,2:1	23:1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super	Gasóleo
Capacidad del depósito	52 litros	52 litros	52 litros
Potencia máxima	75 CV/5.800	90 CV/5.800	54 CV/4.600
Par máximo	10,3 mkg./4.200	12,8 mkg./3.800	9,5 mkg./2.400
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,8	7,8	7,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	13,7	13,7	13,7
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	20,9	20,9	20,9
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	30,1	30,1	30,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	37,7	37,7	37,7
DIRECCION			
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,1	4,1	4,1
Diámetro de giro	10,5	10,5	10,5
FRENOS			
Sistema	Discos/tambores	Discos/tambores	Discos/tambores
SUSPENSIONES			
Tipo	Indep./Eje torsional	Indep./Eje torsional	Indep./Eje torsional
RUEDAS			
Llantas	Chapa, 5,5x13	Chapa, 5,5x13	Chapa, 5,5x13
Neumáticos	165 SR 13	165 SR 13	165 SR 13
Peso en orden de marcha	910	985	975

NO existen grandes variaciones del Kadett berlina (maletero separado), del conocido Kadett de dos volúmenes, que hace ya un año que se vende, y con notable éxito, en nuestro país. Estructuralmente, se ha dispuesto el motor transversalmente en el vano delantero, con la caja de cambio en el extremo. La tracción es delantera.

En una primera fase, las motorizaciones disponibles son: 1300, 1600 y 1600 diesel. Los dos motores de gasolina son los modernos de distribución hidráulica, con árbol de levas en cabeza y culata de aleación. Este motor siempre se acopla a una caja de cambio de cinco velocidades. Frenos, dirección y caja de cambio son idénticos a los que utilizan las versiones fast-back, de la que se diferencian únicamente en los elementos de suspensión, ligeramente modificados para absorber los 20 kilos suplementarios sobre el eje posterior. Tanto los muelles como los diámetros de las es-

tanto éxito tiene en el GSi (el 85 por 100 de las ventas de gasolina de la gama Kadett en España) y que se monta también en el Ascona. No consideran oportuno montarlo por ahora, ya que la filosofía del nuevo Kadett es más familiar.

Ofrece, pues, el nuevo Kadett un generoso maletero, de 550 litros según ca-

tálogo, pero que luego, en función de su forma, se reduce notablemente en su capacidad útil, hasta 370 litros. Como comparación digamos que las capacidades reales de los modelos de la competencia son: 360 litros para el Orion, 370 litros para el Málaga, 420 litros para el Regata y 380 litros para el R-9. Se queda, pues, en la media de los otros

coches, ampliamente superado por el Regata, que hace gala de una excelente capacidad real.

Ha crecido el Kadett en 22 centímetros, lo que le sitúa largamente por encima de los cuatro metros: 4.221 mm. La verdad es que estas berlinas suben un escalón en la categoría y pasan a casi inscribirse en el siguiente segmento.

FRENTE A SUS RIVALES



OPEL KADETT

En una primera fase, que abarcará todo el año 86, el Kadett en tres volúmenes se ofrecerá con motores de 1.300 c.c. y 75 CV; 1.600 c.c. y 90 CV, y 1.600 c.c. diesel y 54 CV. Las velocidades máximas declaradas son de 165, 175 y 147 km/h., respectivamente. Los precios oscilarán entre 1.195.000 para el 1300 LS y 1.525.000 para el Diesel GLS. El 1600 GLS costará 1.425.000 pesetas.

SEAT MALAGA

Como conocen los lectores, el Málaga es la versión tres volúmenes del Ronda. Seat lo ofrece en España con motorizaciones de 1.500 c.c. y 85 CV, y Diesel 1.700 c.c. y 55 CV. En los mercados europeos se ofrece un Málaga 1200 de 63 CV. El motor 1500 es de diseño Porsche. Su precio oscila entre 1.076.000 y 1.300.000 para el diesel más equipado.



FORD ORION

Es la versión de tres volúmenes del Ford Escort. Es, por tanto, el rival natural del Kadett. En los mercados europeos es entre un 4 y un 7 por 100 más barato que el Opel. Se fabrica en España en versiones 1.300 c.c. y 69 CV; 1.600 c.c. y 79 CV, y Diesel 1.600 c.c. y 54 CV. Sus precios oscilan entre 1.282.000 para el 1300 GL y 1.445.000 para el Diesel GL.

FIAT REGATA

Es la versión italiana del Seat Málaga o, si se quiere, el tres volúmenes del Fiat Ritmo. Se comercializan en España varias versiones: 1.300 c.c. y 68 CV (1.286.000 pesetas); 1.500 c.c. y 82 CV (1.570.000 pesetas); 1.600 c.c. y 100 CV (1.662.000 pesetas) y Diesel 1.900 c.c. y 65 CV. Existe una versión Citimatic (1.378.000 pesetas), de desconexión automática en las detenciones de semáforos.



RENAULT 9

Es la berlina de esta categoría más vendida, directamente derivada del R-11. Recientemente ha sufrido ligeros retoques en el frontal, ahora con doble faro rectangular. La versión TXE con motor 1.700 c.c. y 82 CV, acaba de iniciar su comercialización. Existe también en las versiones 1.300 y 56 CV (1.078.000 pesetas); 1.400 y 60 CV (1.136.000 pesetas), y Diesel 1.600 y 55 CV (1.298.000 pesetas).

Para poner un ejemplo, de ser el Kadett rival del R-11, el Kadett berlina se acerca al R-18; o del Escort al Sierra si nos fijamos en la gama Ford. En definitiva, más próximo por tamaño y precio de los Ascona que de los Kadett.

Los 22 centímetros de longitud del Kadett berlina se han traducido en sólo 20 kilos más de peso, llegando a rozar los 1.000 kilos, que para la versión 1600 más equipada, que es una cifra ya muy respetable.

Y ya que hablamos de versiones, mencionar que existen tres: LS, GL y GLS, cuya combinación con los distintos motores aún no se ha decidido para el mercado español. Lo lógico sería que los 1300 se ofreciesen como LS y

GL y los 1600 en GL y GLS; pero será el propio mercado quien determine las opciones a ofrecer.

Tampoco hay grandes novedades respecto a los Kadett conocidos. Cabe señalar la opción de dirección asistida (alrededor de las setenta y cinco mil pesetas) para los 1600 y el curioso reglaje de la altura de anclaje de los cinturones de seguridad.

En estas fechas, la gran incógnita sin resolver es el escalonamiento de la caja de cambio. Las versiones presentadas para el mercado europeo montan una caja de cambio y grupo que determinan unos desarrollos finales en quinta velocidad de 37,75 km/h. a 1.000 rpm. Esta marcha sólo sirve para rodar en au-

topista, porque en cuanto haya un pequeño repecho o el coche ocupe sus plazas y algo de peso en el maletero es incapaz de arrastrarlo. Son velocidades que pueden justificarse en Alemania, donde la red de autopistas es muy tupida, pero difíciles de aceptar en España, con una red de autopistas muy escasa y unas carreteras principales cargadas de tráfico y con adelantamientos frecuentes. Piénsese que son, incluso, algo más largas que en el Kadett 1600, más ligero y, lógicamente, con menos carga que esta berlina de vocación familiar. Ya en el 1300 estos desarrollos, en nuestro mercado, pueden ser una aberración. Esperemos que GM opte por adaptarlos a nuestro país.

HAZTE LEGENDARIO



Ferrari evoca la magia de un mundo de leyenda. Un mundo en el que todo vive una armonía perfecta: tecnología y belleza, genio y pasión, leyenda y realidad. Un mundo de diseño creado para la acción.

Ferrari

FOR Ferrari Formula



EXCLUSIVA

Lo ULTIMO

CHRYSLER MASERATI EL MONUMENTO

DENTRO de la gama Chrysler 1987 será presentado este nuevo modelo, resultado del trabajo conjunto de la empresa americana y Maserati.

Este Chrysler Maserati —de momento no está previsto otro nombre— puede considerarse como un monumento al éxito de dos hombres —Lee Iacocca y Alessandro de Tomaso— que han sabido levantar dos empresas —Chrysler y Maserati—, que tomaron al borde de la quiebra. Ambos hombres se conocían de an-

taño. Iacocca y De Tomaso habían trabajado juntos a comienzos de los años setenta cuando Ford decidió importar en Estados Unidos los De Tomaso Pantera que montaban el motor Ford. Posteriormente, el industrial italiano había dado su nombre a un coupé con el que Chrysler completó su gama Horizon-Omni. Ahora, superadas las crisis de las empresas respectivas, se lanzan conjuntamente a la empresa de fabricar y vender un deportivo de prestigio, que costará entre cuatro millones y cuatro millones y

tres cuartos. De este coche esperan vender cinco mil unidades por año y hacerles una fuerte competencia al Buick Reata y al Cadillac Allante, este último también de origen italiano, puesto que su carrocería ha sido diseñada y va a ser construida por Pininfarina.

Se ofrecerá en dos versiones, coupé cuatro plazas y convertible. La carrocería y las suspensiones han sido desarrolladas por Maserati, cuyos técnicos han utilizado algunas soluciones que en su momento aplicaron al Biturbo, prácticamente idéntico

en dimensiones. En lo que se refiere al motor, se utilizará el cuatro cilindros de 2,2 litros Chrysler, que tiene un diseño moderno, con una distribución a base de doble árbol de levas en cabeza. Ofrecerán dos opciones. Una será el motor de cuatro cilindros y 2,2 litros con inyección y turbocompresor que Chrysler está empleando en los modelos Laser y Le Baron. Este motor desarrolla 146 caballos de potencia. La otra posibilidad es este mismo motor, pero revisado por De Tomaso, con culata de cuatro válvu-

El Chrysler Maserati es el resultado del esfuerzo de dos hombres excepcionales, Lee Iacocca y Alessandro de Tomaso, patronos respectivos de ambas marcas, que han unido sus intereses para llegar a este extraordinario modelo. Su venta dará comienzo en el año 1987



las por cilindro, dos árboles de levas para accionarlas, inyección electrónica, turbocompresor con *intercooler*. En estos momentos se están realizando pruebas de rendimiento entre la culata realizada por la misma Maserati, la que han realizado en los laboratorios de

Chrysler en Estados Unidos y una que De Tomaso encargó a Lotus. El objetivo es que la potencia del coche esté entre los 175 y los 180 caballos, que se administrarán por medio de una caja de cinco marchas manual desarrollada por Getrag para este coche, o una automáti-

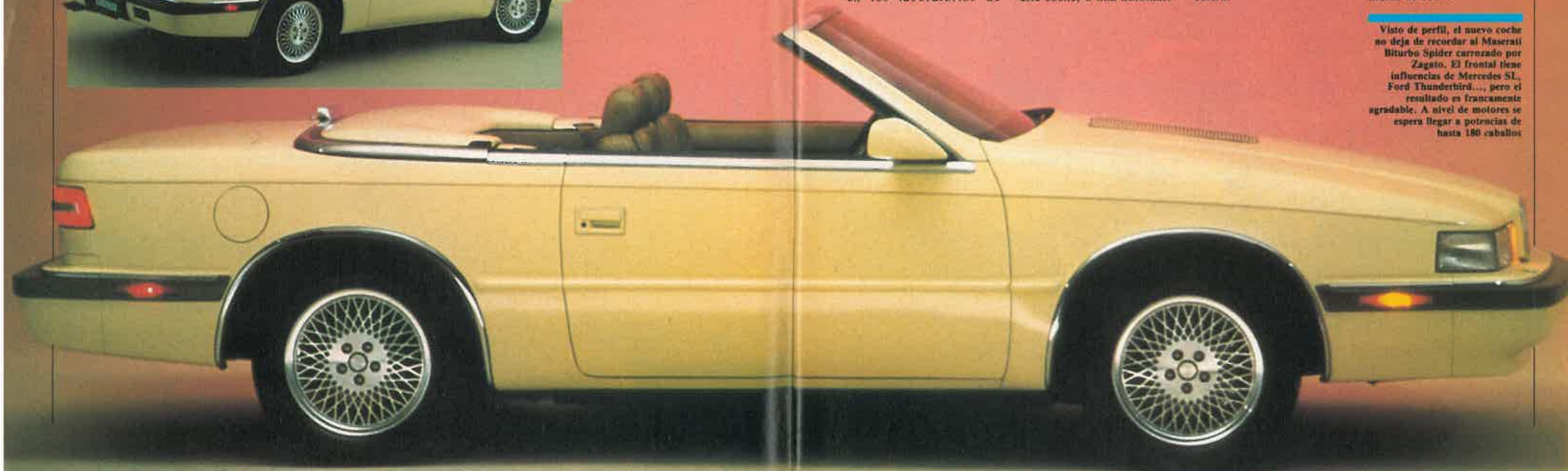
ca de tres marchas de origen Chrysler.

Otros detalles de su equipamiento son la dirección de cremallera asistida, los frenos de disco en las cuatro ruedas con sistema antibloqueo, amortiguadores de gas de dureza variable, etcétera.

Los Chrysler Maserati serán fabricados completamente en la planta Innocenti de Milán, y serán enviados semanalmente a Estados Unidos, por vía marítima.

La producción debería comenzar en otoño de 1986, y las ventas en los primeros meses de 1987.

Visto de perfil, el nuevo coche no deja de recordar al Maserati Biturbo Spider carrozado por Zagato. El frontal tiene influencias de Mercedes SL, Ford Thunderbird..., pero el resultado es francamente agradable. A nivel de motores se espera llegar a potencias de hasta 180 caballos



FUERA DE SERIE

UN MITO
QUE CUMPLE
50 AÑOS

ESPIRITU DE JAGUAR

EN 1935 dio comienzo una de las más apasionantes aventuras de la historia del automóvil. La marca británica Swallow Coachbuilding, de Coventry, bautizó con el nombre de Jaguar a su nuevo modelo, una deportiva berlina de cuatro puertas que, dotada de un motor de 104 caballos de potencia, era capaz de alcanzar velocidades del orden de 140 kilómetros por hora. Dos hombres hoy célebres en el mundo del automóvil, Harry Weslake y Bill Heynes, fueron sus creadores.

Han pasado cincuenta años desde entonces y en este tiempo Jaguar ha acuñado un prestigio como sólo es posible conseguir con modelos tan especiales como el XK y el Tipo E, sus deportivos más célebres.

La serie XK apareció en 1948. Jaguar acababa de renacer de sus cenizas, pues la ciudad de Coventry había sido especialmente castigada durante la guerra. Después de fabricar material militar, se volvió a los coches. Ya

entonces buena parte de la producción se dirigía a Estados Unidos, pero con el XK 120 las ventas entrarían en una dinámica diferente: la del éxito absoluto.

Hoy, los XK conservan la misma fuerza de entonces, revalorizada por el paso del tiempo. Los motores, con potencias escalonadas entre los 150 caballos del primitivo 120 y los 250 del 150 S, permiten en los ejemplares mejor conservados alcanzar velocidades de 160 a 215 kilómetros por hora. Las potencias de los XK 140 (190 y 210 caballos) confieren velocidades igualmente brillantes.

Sus carrocerías tienen unas formas capaces de enamorar al más antiautomovilista. Sensuales aletas, ruedas de radios, salpicaderos en madera... Todos los ingredientes están reunidos para dar a la degustación de los XK un encanto único. Hoy son piezas especialmente valoradas y hay pocas personas más felices que sus poseedores.

Los XK tienen además todo el encanto de la competición. Los famosos Jaguar C y D que compitieron en las 24 Horas de Le Mans de los años cincuenta eran derivados suyos. Concretamente, el C se denominaba 120 C. A continuación, los D fueron capaces de ganar la clásica francesa en cinco ocasiones (1951, 1953, 1955, 1956 y 1957).

La experiencia de Le Mans se refleja igualmente en el Tipo E. Lanzado en 1961 para suceder al XK 150, sus versiones más características se identifican por el clásico motor de seis ci-



Un Jaguar excepcional: toda la agresividad del E aderezada con el motor de doce cilindros en V. Fue el «dragster» de las carreteras europeas de la primera mitad de los setenta.



El 140 fue el modelo intermedio en la saga XK, una serie íntimamente ligada con los Jaguar de competición que hicieron de Le Mans su feudo en los años cincuenta.



lindros en línea y dos árboles de levas en cabeza, en cilindradas de 3,8 y 4,2 litros (el 120 empezó con 3,4 litros). Pero existe un Tipo E buscado especialmente por los que gustan de las fuertes sensaciones: el de motor doce

cilindros en V. Es el ejemplar que acompaña al XK 140 en estas páginas y su fabricación se inició en 1971. Su motor es una pieza excepcional, y, entre otros, detenta el récord de ser el V-12 producido en mayor cantidad,

en el mundo. Con una cilindrada de 5,343 centímetros cúbicos, desarrolla 276 caballos a un régimen de 5.850 revoluciones por minuto. La distribución se realiza a través de un árbol de levas en cabeza por cada bancada de

cilindros. Acoplado a una caja de cambios de cuatro velocidades, es capaz de proporcionar experiencias tales como acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en 6,4 segundos.

Para hacerse una idea de lo que esta cifra representa en comparación con modelos actualmente fabricados, recordemos que el Ferrari 400 i emplea 6,9 segundos; el Jaguar XJS,

V-12, 7,6, y el Porsche 928, 6,2. En una imaginaria parrilla de salida, los casi quince años de antigüedad del V-12 Tipo E no le supondrían ningún inconveniente para hablar de tú a tú con los actuales reyes de la carretera.

El Tipo E de seis cilindros tampoco es un segundón. Su velocidad máxima es algo inferior, 220 frente a 240 kilómetros por hora, y tarda 7,2

segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora.

De las restantes características del E V-12 conviene resaltar sus cuatro frenos de disco, autoventilados los delanteros; la suspensión por ruedas independientes, la dirección de cremallera servoasistida y su carrocería autoportante. El conjunto ideal para saborear los atractivos de un pura sangre como es éste lo han sido todos los Jaguar y se espera sigan siéndolo los que vienen a continuación.

Alberto Mallo
Fotos: Ramón Rodríguez



DE EXHIBICIÓN

Precisamente con motivo de su cincuentenario como importador de Jaguar en España, la sociedad C. de Salamanca va a reunir durante los próximos días 14 y 15, en el hotel Castellana, de Madrid, una selección de veinticinco coches, que vienen a ser la práctica totalidad de los modelos de producción fabricados por Jaguar.



MARK V, 1948. La golondrina (Swallow) se convirtió en Jaguar. Los motores de cuatro cilindros aún eran fabricados por Standard, pero los de seis salían ya de la propia fábrica Jaguar.



XJC, 1974. Para muchos ha sido el coupé más delicioso fabricado por Jaguar. Tenía todo el encanto de las berlinas XJ y la exclusividad de su carrocería coupé. Además, se ofrecía con motor de seis o doce cilindros...



XJS, 1976. Tiempo modernos, nuevos diseños. La estirpe de los coupés Jaguar se vio continuada por el XJS. Ahora, ese mismo coche se sirve con el nuevo motor de seis cilindros en línea y en carrocería cabriolet.



SS 100, 1937. Fue el primer Jaguar capaz de superar los 160 kilómetros por hora. En realidad, era un coche fabricado por la Standard Swallow, pues Jaguar, como tal marca, no fue creada hasta 1945.

XK 150, 1957. Fue el último de la saga XK, y su principal característica era la de conservar las cualidades deportivas de sus predecesores, aunadas con un nuevo concepto del confort. El de la foto es un «fixed-head coupé».



SOVEREIGN, 1983. La clásica berlina XJ en su versión actual que con el motor de doce cilindros en V y 5,3 litros es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora.



ENTRE PIEL Y NOGAL

El proceso artesanal que supone la fabricación de un Jaguar es uno de los alicientes que aún conserva esta marca y que otras han perdido ya. La selección de los materiales que adornan el interior de estos coches es un rito que sirve de ejemplo y que todo buen aficionado sabe apreciar. Entre otras cosas, el ambiente que contribuyen a crear es una de las peculiaridades que hacen distinta la conducción de un Jaguar. Respirar el aroma inconfundible del cuero Connolly o tener frente a sí el más bello salpicadero de madera de nogal dan a la conducción de los Jag un aliciente hoy día poco común. Se llega a la síntesis de la tecnología y la tradición, unión que muchos usuarios siguen buscando, alejándose de los estándares.

Jaguar conserva vivo un espíritu que dio sabor al automóvil inglés. En buena medida, fue ella la creadora y actualmente lo conserva. Afortunadamente, es una filosofía que gana adeptos como demuestra el hecho de que en 1984 haya vuelto a ser una empresa rentable, con un récord de ventas y beneficios, después de la crisis sufrida.





CARNÉ DE CONDUCIR SOLO PARA INTELIGENTES

Dentro de seis meses, todo aquel que quiera obtener o renovar el carnet de conducir de la clase que sea, deberá superar un examen psicotécnico además de las pruebas teóricas y prácticas que se exigen en la actualidad.

PARA sacar el carnet de conducir ya no será suficiente dominar más o menos un vehículo, saberse de carrerilla el Código de Circulación y estar libre de algunas enfermedades y deficiencias físicas. El Consejo de Ministros del pasado día 4 daba luz verde a un real decreto del Ministerio del Interior, por el que se determinan una serie de aptitudes psicológicas que habrán de superarse si es que se quiere poseer el carnet de conductor. El test psicotécnico que regula ese texto legal se exigía hasta ahora únicamente a quienes deseaban obtener el carnet por motivos profesionales (taxistas y conductores de camiones, autocares y autobuses). A partir de junio del año próximo, se pedirá también a los aspirantes a todo tipo de car-

net, incluidos los de la clase B, la más popular, que son los que se expiden para la conducción de turismos.

Ese test, sin embargo, será una prueba menos rígida que la que se exige ahora a los profesionales del volante y consistirá en una prueba de personalidad, otra de inteligencia y diversos ejercicios de percepción y psicomotricidad, como pueden ser la medición del tiempo de reacción y la coordinación psicomotriz de la persona. Se trata, por tanto, de homologar las aptitudes de los conductores españoles a lo que rige ahora en la Europa comunitaria.

Otra novedad que incluye esta normativa es la desaparición del concepto «certificado médico». Según comenta a MOTOR16 el jefe de Normativa, de la Dirección General de Tráfico, Juan Jo-

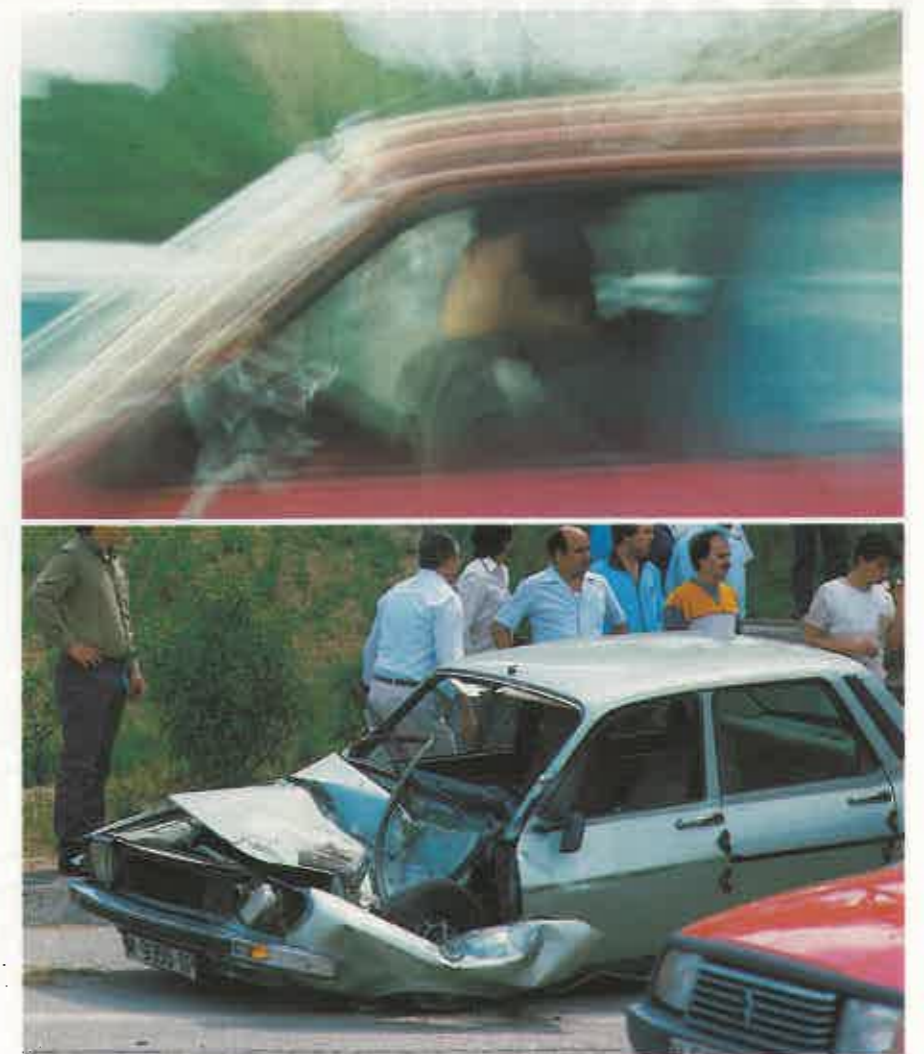
sé Jauralde, «ese concepto ha sido sustituido por el de informe de aptitud del conductor. A partir de la entrada en vigor del real decreto, los centros autorizados a examinar a aspirantes a conductores emitirán un informe ante el cual la Jefatura de Tráfico correspondiente decidirá si procede o no la concesión del permiso». Esto va a suponer, según ha sabido esta revista, la desaparición del modelo de certificado médico —al menos para los conductores— emitido por los Colegios de Médicos, impreso por el que se cobra actualmente 700 pesetas y que reportaba a esos Colegios un monto próximo a los quinientos millones de pesetas al año.

Hablando de tarifas, éstas también son fijadas en el mismo real decreto, situándose en 2.200 pesetas para la ob-

tención y revisión de las clases A y B-1, en 3.200 para las clases B-2, C-1, C-2, D y E, y en 400 pesetas para la revisión de los permisos a cuyo titular se imponga la obligación de efectuarla anualmente. Esta última tarifa afecta a todos los conductores que superan los setenta años de edad y que antes pagaban en torno a 2.500 pesetas. «Este esquema tarifario —añade Jauralde— permite incrementar los pagos a los centros de reconocimiento, que lo estaban pidiendo desde hace tiempo, mientras que no se grava más a los ciudadanos.»

El test psicotécnico será menos rígido que el de los profesionales

Junto al test psicotécnico, el real decreto propicia un mayor control de los centros de reconocimiento y otorga a la Administración la competencia exclusiva para la expedición de los impresos, en los que esos centros acreditarán la aptitud psicofísica del conductor, aunque esos informes pueden ser editados por los propios centros. También la Dirección General de Tráfico vigilará de cerca las actividades de los centros acreditados para evitar fraudes. Por un lado, la DGT tiene la facultad de inscribir o cancelar en el Registro a alguno de esos centros cuando se hayan de-



Los trastornos psíquicos influyen cada día más en los accidentes. No sólo deberán superarse las deficiencias físicas para obtener el carnet

APTITUDES Y DEFICIENCIAS

A las enfermedades y deficiencias físicas que pueden provocar la denegación del carnet o su renovación, hay que unir ahora una serie de disfunciones psicológicas, que serán examinadas en el nuevo test psicotécnico. A grandes rasgos, éstas son las aptitudes psicológicas obligatorias que hay que superar en los centros de reconocimiento de conductores:

- **Aptitudes psicomotoras:** Se realizará una medición mediante la presentación de estímulos visuales con movimiento uniforme y unidireccional y con ensayos a diferentes velocidades.
- **Velocidad de anticipación:** Se medirá la reacción motriz de ambas manos ante estímulos visuales en movimiento con ritmo impuesto. El resultado muy deficiente de esta prueba es causa de denegación.
- **Coordinación bimanual visomotriz:** En caso de fracaso por causas de

tipo emocional se diferirá la realización de la prueba. Y si persiste el fracaso se procederá a una exploración complementaria.

Opcionalmente pueden realizarse otras dos pruebas:

- **Inteligencia:** Pruebas de inteligencia fluida, cristalizada o práctica, libre de sesgos culturales. Debe ajustarse al nivel de normalidad.
- **Personalidad:** Pruebas que permitan evaluar aquellos rasgos de personalidad o aptitudes que incidan en la seguridad vial, emitiéndose un juicio clínico.

También son causas de denegación el alcoholismo y las toxicodependencias y el estado mental, entendido éste como los trastornos psíquicos que alteren de forma apreciable la personalidad, conlleven un funcionamiento intelectual deficitario y produzcan idea obsesiva de suicidio o tendencias agresivas.

tectado anomalías de alguna clase. Por otro, se establece una serie de incompatibilidades a su personal, como son que no esté vinculado ni por parentesco ni consanguinidad a funcionarios de la DGT o de autoescuelas.

Volviendo al automovilista, el mismo portavoz de Tráfico apuntaba que «salvo casos muy graves, el test psicotécnico no tiene por qué echar atrás a muchos aspirantes a conductor. Pero lo que es evidente es que no se podía seguir como hasta ahora. De ahí la preponderancia similar que se da de entrada a las deficiencias físicas y psíquicas, ya que cada día son más evidentes sus influencias en la conducción».

De todas formas, el real decreto también prevé que los informes psicotécnicos emitidos con resultados negativos podrán ser contrastados por parte del interesado en un segundo reconocimiento e, incluso, en el caso de que las causas de denegación sean de orden psicológico, se podrá recabar la colaboración de autoridades sanitarias o del Colegio Oficial de Psicólogos.

Raúl R. Sáez

LAS CARRETERAS CAMBIAN DE IMAGEN

Las carreteras han vuelto a entrar en el Parlamento. Su definición dentro de la nueva estructura Estado-Comunidades Autónomas, la modificación de la antigua ley de 1974 y una nueva señalización son los cambios que el Ministerio de Obras Públicas ha presentado ante el último Consejo de Ministros. Por

otra parte, y a la vista de los Presupuestos del Estado para 1986, las carreteras se llevarán el próximo año el mayor capítulo inversor de ese Ministerio.

Con la modificación parcial que se va a realizar en la ley de Carreteras de 1974 se pretende adecuar su articulado a la nueva estructura administrativa de España, en la que las competencias se

distribuyen entre el Estado y los entes autonómicos. Por ello, en el nuevo texto legal se definen los itinerarios de interés general del Estado (que quedan reducidos a 20.108 kilómetros, y por donde discurre el 90,5 por 100 del tráfico interior de viajeros y el 72,8 por 100 del de mercancías) y se traslada a las Comunidades Autónomas y otros entes la titularidad del resto de las carreteras.

Dentro de las disposiciones generales de ese texto legal, al que ha tenido acceso MOTOR16, se subraya que la normativa técnica básica de interés general y de señalización y balizamiento, así como todos los tratados internacionales que suscriba o haya suscrito nuestro país, son competencia del Estado en todas las carreteras, sea cual sea su titularidad. También se clasifican las distintas carreteras introduciéndose un nuevo concepto, el de vía rápida, que a partir de ahora serán «las carreteras de una sola calzada con limitación total de accesos», limitación que se va a hacer extensiva a las carreteras estatales de nueva construcción, incluidas las variantes de población.

También se hace una definición más amplia de las zonas de dominio público, de servidumbre y de afección a las carreteras, ampliándolas en metros. Así, la línea límite de edificación se sitúa a 50 metros en autopistas y a 25 metros en el resto de las carreteras, aunque siempre se podrá estudiar una reducción de esos límites por razones geográficas y socioeconómicas.

Ahora bien, el principal cambio que de aquí a dos años van a registrar las carreteras españolas es en su señalización, que va a distinguir las carreteras estatales —con nueva nomenclatura y señales— de las autonómicas. En las carreteras nacionales, cuyos indicadores seguirán teniendo el color rojo, se instalarán cada diez kilómetros unos postes de dos metros de altura, y cada kilómetro un nuevo indicador de distancias (véase dibujos adjuntos). El Estado se va a dar dos años de plazo para la implantación de la nueva señalización, que contempla también otros carteles informativos.

Mientras tanto, el MOPU está negociando con las Comunidades Autónomas para unificar criterios en materia de señales, ya que se observa una tendencia creciente hacia una confusa diversificación, según ha podido saber MOTOR16. Se pretende que el color rojo de las señales se reserve para las carreteras nacionales, pudiendo utilizar las autonomías tres colores: naranja, verde y amarillo, a su discreción. Igualmente, la letra «N» sería distintivo de carretera nacional, mientras que las Comunidades Autónomas podrían disponer de dos letras para indicar sus carreteras.

R. R. S.



La vieja ley de Carreteras de 1974 va a ser modificada parcialmente para adecuarla a la nueva estructura administrativa que configuran la Administración Central y las autonomías. En el diseño de las nuevas carreteras tendrá un papel importante la señalización, que en las vías estatales va a ser modificada en los dos próximos años.



Mercedes-Benz de 850 a 1.800 Kgs.



Gane con Mercedes la carrera del espacio.

Con Mercedes usted dispone de un volumen de carga hasta 10 m³ para llevar hasta 1.800 kilos de carga útil. Al más bajo coste. Con toda seguridad y confort. Usted puede elegir entre:

- Dos distancias entre ejes.
- Dos motores Diesel Mercedes-Benz, de 58 y 72 CV. de bajo consumo.
- Cuatro modelos diferentes, para 850, 1.000, 1.400 y 1.800 kgs. de carga útil.
- Cinco ejecuciones de serie: Furgón, Combi I, Combi III, Techo Elevado, Plataforma Alta.
- Más de 160 versiones para carga y pasajeros.
- Infinitas posibilidades para instalar carrocerías especiales sobre Chasis Cabina y Chasis Frontis.

Mercedes-Benz, los transportes ligeros que mantienen más alto y más estable su valor. Garantía internacional de 1 año, sin límite de kilómetros y 2 años ó 200.000 kms. para el motor, cambio, transmisión y eje propulsor. Más de 300 Talleres Oficiales en toda España y el Servicio de Emergencia Mercedes, durante las 24 horas del día. Con Mercedes puede estar seguro de acertar, porque lo mismo en técnica, que en asistencia y asesoramiento, no encontrará nada más completo. Póngase en contacto con su Concesionario Mercedes-Benz. Tiene para usted las más favorables condiciones de compra y financiación.



Mercedes-Benz
Tan buenos en servicio como en técnica

CONSULTE AL CONCESIONARIO MERCEDES-BENZ DE SU PROVINCIA

Michelin
Campeón del Mundo de Rallies
1985 1º TIMO SALONEN / PEUGEOT 205 T16 con MICHELIN
MICHELIN
 los neumáticos fuera de serie

Mercado

**OFERTAS
 DE LA
 SEMANA**

MERCEDES

Como réplica a los nuevos BMW, Mercedes Benz anuncia el próximo lanzamiento de dos nuevos motores en la berlina 190: un diesel cinco cilindros y 2,5 litros y el motor de gasolina 2,6 litros. En ambos casos se tra-

ta de los motores puestos a punto para la berlina W-124. En esta marca, es importante añadir que el concesionario comercial Mercedes Benz ha iniciado una oferta financiera. Consiste en alargar los plazos de pago hasta 60 meses con un interés sólo ligeramente superior.



BMW

En todos los concesionarios de la marca se pueden ya formalizar los pedidos de los nuevos diesel de la serie 3; concretamente, el 324d. Como saben la mayoría de nuestros lectores, se trata de la implantación del motor de seis cilindros atmosférico en la conocida carrocería de la serie 3, siempre en cuatro puertas. En las próximas semanas aparecerá la versión 325i, el más potente en esta serie 3, que, haciendo abstracción del superdeportivo M-3, a comercializar en 1986, debe ser el modelo más rápido de la serie 3 de la marca bávara.

FORD

Continúan las ofertas de financiación especial con quince meses y ocho días sin intereses para algunas versiones del Fiesta, Escort y Orion. Además de esto, la red de concesionarios de Madrid ofrece una ampliación hasta cuatro años de la garantía opcional de seguridad mecánica de tres años.

SEAT

La firma española pone en funcionamiento un nuevo servicio, bautizado «Extragarantía», válida para todos los Seat, Volkswagen y Audi, por medio

del cual se puede contratar la reparación de las averías por un periodo de cuatro años, con pagos mensuales. Una serie de servicios gratuitos acompañan a esta modalidad de garantía.



OTRAS OFERTAS

En Madrid, en el concesionario oficial de Seat, Lezauto, se ofrece un Maserati Quattroporte prácticamente nuevo por siete millones de pesetas.

También en Madrid se nos ofrece un interesante Volkswagen Scirocco por 850.000 pesetas. Se trata del único coupé actualmente en producción por la marca alemana. Se puede conseguir en Motor Alcobendas. Tel. 651 64 90. Y ya que hablamos de coches raros, mencionar el Lamborghini Urraco seminuevo que se ofrece en Alonso Automóviles, en la calle Guzmán el Bueno, número 37.

En Barcelona hemos seleccionado

varios vehículos todo-terreno, que son siempre difíciles de encontrar en el mercado de segunda mano. Un Lada Niva, con 48.000 kilómetros y por 650.000 pesetas, en Eurauto, paseo Rubio y Ors, 90, Sabadell. Talleres Comando se ha especializado en este

tipo de vehículos: nos ofrecen varios Nissan Patrol y Jeep Comando, así como un Range Rover y un Renegade. Por último, los dos Range Rover, de dos y cuatro puertas, que nos ofrecen en Fiol y Roca, en la calle Diputación, número 43.



Mercado

Table with multiple columns listing motorcycle models, specifications (Cilindros, Potencia, Velocidad), and prices. Includes sub-sections for brands like GUZZI, HONDA, HUSQVARNA, JAWA, KAWASAKI, KTM, LAMBRETTA, LAVERDA, MONTESSA, MORINI, MZ, OSSA, PUCH, RIEJU, SUZUKI, and YAMAHA.

NOTICIAS DE EMPRESA



EL MAS GRANDE

DESDE ahora, en el libro «Guiness» figurará como el reloj más grande del mundo el que en Madrid colocó Univer-Diagonal, empresa barcelonesa dedicada a organizar eventos singulares. Este reloj, colgado en el edificio del Banco de Bilbao, en el paseo de la Castellana, pesaba cuatro tone-

ladas, tenía una longitud de 162 metros y la esfera un diámetro de 18 metros. Se requirió una semana para el montaje y otra para el desmontaje.

CLIENTE CON SUERTE

EL pasado mes de octubre Pirelli sorteó diez millones de pesetas entre sus agentes y clientes, sorteo que se celebró en Barcelona ante el ilustre notario señor Font Llopart y fue presidido por el director de marketing de la marca de neumáticos, Javier Arrufat. Entre los clientes, el ganador de los cinco millones de pesetas fue don Arsenio Martínez.



de La Coruña, mientras que doña Francisca Alonso Gargón obtuvo, por su parte, otros cinco millones de pesetas por ser quien vendió el neumático premiado.

LOS AMPE 64

LOS premios Ampe que todos los años se conceden a las agencias de publicidad por los mejores anuncios en los medios de comunicación ya han sido fallados. El ganador del Ampe de Oro, el máximo galardón, ha sido el departamento de publicidad de El Corte Inglés. Los Ampes de Plata para cine, diarios, publicidad exterior, radio, revistas y dominicales y televisión les ha correspondido, respectivamente, a los siguientes anuncios y agencias: Vespa y ARS; Loewe y RSGG y Asociados; Habana «Habano puro» y Tapas; Fortuna y Leo Burnett; Banco Atlántico y R2A, y Renault 5 «Huerta» y Lin-tas.

CABEZAS DE MERCEDES

LA concesión Mercedes Benz de turismos y vehículos industriales, Itarsa, ha hecho entrega al empresario don Francisco Pérez Casquet, de la empresa Anta de cinco cabezas tractoras MB 1933-S como primera entrega de una flota de diez que se dedicarán al



transporte internacional. La cabina, confortable, espaciosa y funcional, es una de las características de estas cabezas tractoras que dan una potencia de 330 caballos y disponen de un tubo sin mantenimiento para alimentar cada fila de cilindros.

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

En los Rallyes de más prestigio: las pruebas más difíciles. Ahí está el Manta superando todo. En las manos de los pilotos más exigentes; los mejores. Los que van a pedirle todo al Opel Manta. Para que Ud. disponga de uno de los deportivos más experimentados del mundo. Para que Ud. disfrute al conducir un coche altamente competitivo. Y lo tenga fácil. Haga la prueba: el Manta podrá superarla. No en vano ya está acostumbrado. Corra a ver su Opel Manta a cualquiera de los 350 puntos de venta y servicio Opel. Y benefíciese con ellos de las ventajosas condiciones de financiación Opel Credit, de la garantía total Opel por un año, del mantenimiento de su Manta cada 15.000 kms. y del servicio Opel Euroservice Assistance, que le mantiene a cubierto en toda Europa.





A FONDO

AUDI 200 QUATTRO VUELA PERO NO DESPEGA

HACE ya algunos años, Audi, para crear una imagen de marca, se lanzó de lleno al desarrollo de la tracción integral. El primero que se benefició de la experiencia en el Campeonato del Mundo de Rallyes fue el coupé Quattro. A continuación aparecieron los modelos 80 y 90 también con tracción a las cuatro ruedas.

antibloqueo de frenos ABS, da una seguridad y un comportamiento casi insuperable.

Con la adopción de la tracción integral, Audi se adelantó a sus competidores, que no han tardado en reaccionar, como demuestra la reciente aparición y comercialización de los Ford Sierra y Scorpio 4 x 4 y el BMW con tracción a las cuatro ruedas.

En el Quattro, esa potencia no es en ningún momento exagerada. En ocasiones incluso apetecería tener más caballos. El motor es bastante elástico y desarrolla la potencia a partir de unas mil ochocientas revoluciones por minuto. Su virtud más destacable es la suavidad de funcionamiento, ya que tan sólo cuando se apuran las marchas al máximo se nota un bramido un poco ronco. Los consumos son sorprendentemente bajos para tratarse de un coche que supera ampliamente los 200 kilómetros por hora y tiene unas prestaciones punteras. Tan sólo cuando se practica una conducción deportiva el consumo se dispara, superando los 16 litros a los 100 kilómetros. La aerodinámica y los nuevos desarrollos, más racionales, permiten aprovechar al máximo las posibilidades del motor.

La transmisión es permanente a las cuatro ruedas, sin posibilidad de desenganchar ninguno de los ejes. El sistema se compone de tres diferenciales, uno en cada eje y otro central, que reparte la potencia entre el delantero y el trasero. Tanto el diferencial central como el del eje trasero se pueden bloquear mediante un interruptor situado en la consola central. Estos bloqueos tienen la misión de ayudar a salir al coche de situaciones apuradas. Cuando se bloquean los diferenciales, el sistema ABS se desconecta, ya que, a decir de los técnicos de Audi, las situaciones en las que se necesita salir de una situación difícil se circula a velocidad muy reducida, y el ABS no es necesario.

Uno de los puntos que más destaca en el 200 son los frenos, ya que por potencia, y gracias al ABS, la frenada es siempre muy segura y estable. Además, se ha estudiado un sistema por el cual al frenar en curva la presión del circuito sobre la rueda más descargada es menor, lo que permite una frenada



Aunque se le saque de su terreno habitual, las autopistas, la estabilidad del 200 Quattro es buena, y su comportamiento neutro, gracias a las cuatro ruedas motrices.

El último en llegar ha sido el 200, el modelo más alto de la gama, que en su versión Quattro es algo más que una evolución del 200, ya que su nueva suspensión trasera mejora sensiblemente su comportamiento en todos los terrenos con respecto al antiguo Audi 200.

Aunque las líneas externas y el motor son iguales, cuando se arranca las diferencias con su hermano de tracción delantera son notables. Con la tracción a las cuatro ruedas, unido al sistema

MECANICA



El motor es el clásico cinco cilindros en línea de Audi, con turbo idéntico al de la versión de dos ruedas motrices. Es un motor en el que la potencia se había limitado a 182 caballos, tanto para conseguir unos consumos bastante ajustados como para no crear problemas de paso de la potencia al suelo en el dos ruedas motrices.

VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones	Tacto del freno
Frenos	Alumbrado escaso
Manejo del cambio	Balanceo de la carrocería





A FONDO
El motor es el mismo de siempre. Un cinco cilindros con turbocompresor y con «intercooler», su funcionamiento es muy suave en todo momento. Sus consumos son sorprendentemente bajos para un coche que supera los doscientos kilómetros por hora, gracias en gran parte a la excelente aerodinámica de esta gran berlina, que marcó un nuevo estilo entre los coches de su categoría.

muy segura en situaciones apuradas. Lo que más se ha mejorado respecto al modelo de tracción delantera es la suspensión. Los rebotes del eje trasero que se producían a causa del eje rígido han desaparecido casi completamente, ya que los nuevos brazos transversales superpuestos cumplen mucho mejor su cometido.

con la dirección. Tan sólo en curvas en las que se entra demasiado deprisa o en las que el apoyo del coche es muy fuerte se nota un ligero tirón del eje trasero. En autopista no plantea ningún problema circular a 220 kilómetros por hora, ya que se pueden abordar las curvas sin ningún problema, incluso sobre suelo mojado. En carreteras normales

también se pueden mantener velocidades de cruce bastante elevadas, pero las inclinaciones de la carrocería nos avisan que estamos rodando demasiado deprisa y hay que bajar la marcha. En ciudad se maneja bien, a pesar de las enormes dimensiones. La dirección es suave y precisa y responde bien en todo momento.

Aunque con el ABS el conductor casi se puede despreocupar de dosificar la presión sobre el freno a la hora de pisar el freno, ya que incluso sobre nieve o hielo se consiguen frenadas controladas, el pedal del mismo resulta muy esponjoso y no se tiene un tacto muy preciso.

Para comprobar la máxima sus posibilidades sacamos al Audi de su terreno favorito, que son las autopistas, para meterlo por pistas forestales embarradas y nevadas. Las pérdidas de

motricidad son mínimas y el comportamiento en todo momento es excelente. Hay que evitar a toda costa que el eje trasero patine, ya que una vez que comienza el derrapaje es muy difícil de

controlar. Si se continúa acelerando, el coche sigue empujando hacia fuera de la curva, mientras que si se levanta el pie, entonces el coche se tira hacia el interior de la curva con cierta violencia.

No hay que perder de vista que no se trata de un coche deportivo, sino de una berlina de lujo, con un excepcional comportamiento en cualquier terreno. Una lástima el balanceo de carrocería.

COMPORTAMIENTO



En este aspecto se ha trabajado de firme, y los resultados han sido buenos. Gracias a que las cuatro ruedas empujan al coche, ha desaparecido la gran tendencia a tirar de morro que se apreciaba en la tracción delantera. Ahora el coche es prácticamente neutro y sigue fielmente la trayectoria que se le marca

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	223,2
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	15,7
1.000 m. salida parada	29,1
De 0 a 100 km/h.	8,6
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	17,8
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	19,5
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	31,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	35,7
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	7,8
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	11,1

FICHA TECNICA

AUDI 200 QUATRO

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.144 c.c. (79,5 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 8,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 182 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 25,7 mkg a 3.600 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.º, 7,7 km/h.; 2.º, 13 km/h.; 3.º, 20,3 km/h.; 4.º, 28,6 km/h.; 5.º, 37,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 265/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.410 kg.

CONSUMO	
	L/100 km.
CIUDAD	
A 28,3 km/h. de media	14,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruce	7,9
En conducción rápida	16,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruce	9,8
A 140 km/h. de cruce	11,6
A 180 km/h. de cruce	15,8
AUTONOMIA MEDIA	
Consumo medio ponderado	12,0
Recorrido (kilómetros)	620

PASANDO DE INVIERNO.

*** AUTOARRANQUE**
Arranque a la primera

*** LAVAPARABRISAS**
Cristales siempre limpios sin tener que lavarlos.

*** DESCONGELADOR DE PARABRISAS**
Para quitar el hielo en pocos segundos.

*** CADENA LIQUIDA**
La cadena más cómoda para su coche.

*** BAYETA ANTIVAHU**
Para verlo claro de una pasada.

*** MULTIUSO**
El spray conseguidor que desplaza la humedad del motor.

A FONDO

CARROCERIA



La línea exterior es exactamente igual que el de dos ruedas motrices, y

tan sólo se diferencia de éste en los anagramas «Quattro» en la parte delantera y trasera, así como en la luneta trasera y en los ángulos de las ventanillas traseras. El estilo es muy moderno, y en los tres años que lleva en el merca-

do no ha perdido ni un ápice de actualidad. Lo estilizado de su carrocería permite obtener un coeficiente aerodinámico muy bajo, que influye decisivamente en los consumos y en la velocidad máxima.

En el interior la amplitud es la que cabe esperar en un coche de este tamaño. El espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero es bueno, pero sin excesos. Los asientos son cómodos y, particularmente los delanteros, sujetan muy bien el cuerpo y tienen un mullido suficiente. Estos llevan, además, un sistema de calefacción gradual que es muy práctico después de estar el coche toda la noche en la calle. El cuadro de mandos es idéntico que en la versión de tracción delantera, con dos relojes de gran tamaño, que albergan el velocímetro y el cuentarrevolu-

EQUIPAMIENTO



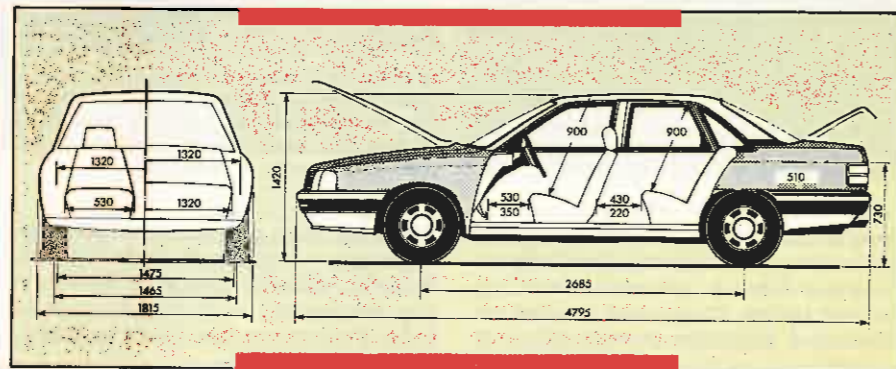
Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto antiniebla trasero	SI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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	7,5
A 100 km/h.	23,0
A 120 km/h.	48,0



En la consola central está el interruptor que bloquea el diferencial central y el trasero. El equipamiento de serie es un poco pobre, pero se puede completar con una extensa gama de opciones.

ciones. Además, hay una serie de testigos luminosos que comprueban el buen funcionamiento del vehículo. También monta un ordenador de a bordo con seis funciones. Desgraciadamente, su precisión deja bastante que desear, ya que los consumos obtenidos llegaban a estar dos litros por encima de lo que marcaba el ordenador. La visibilidad es buena en todas las direcciones, pero es difícil saber dónde acaba el morro.

El maletero es enorme y muy aprovechable, puesto que sus formas son muy cuadradas y tiene algunos huecos que son muy útiles para meter latas o alguna caja de herramientas.

FRENTE A SUS RIVALES

En la actualidad sólo hay un rival para el Audi 200 Quattro, el Ford Scorpio 4 x 4. El recientemente nombrado Coche del Año en Europa dispone de muy buenos argumentos en su completo equipamiento, su precio y su calidad de acabado. El Audi tiene también una excelente calidad de acabado, pero su equipamiento es más pobretón y su precio va a ser más elevado una vez esté disponible en nuestro mercado. En lo que respecta al sistema empleado por Audi o por Ford en la transmisión integral, también hay diferencias. En Ford han optado por utilizar el diferencial central de acoplamiento viscoso,

que tiene como principal ventaja un menor peso y un funcionamiento más suave. En cambio, el Audi utiliza un diferencial central clásico, que, aunque

Las llantas son de chapa. Las de aleación son opcionales.



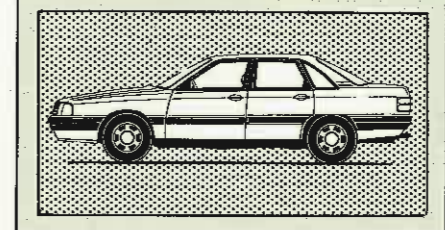
supone un peso extraordinario de casi noventa kilos, es muy fiable y está muy probado en competición.

Si en los apartados anteriores el empate es casi total, donde la cuestión se decanta hacia el Audi es en el motor. La brillantez del cinco cilindros es muy superior al 6 cilindros en V de Ford, y los dos consumen prácticamente lo mismo.

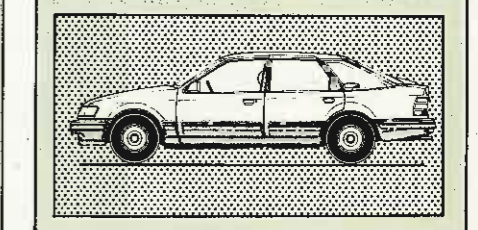
Por ahora la decisión es fácil, puesto que el Audi no estará disponible en el mercado español hasta el próximo verano, y el Ford se vende ya, pero, como es habitual, Seat lo importará con el paquete máximo de opciones, que lo disparará por encima de los seis millones.

Texto y fotos: Victor Piccione

AUDI 200 QUATTRO No está comercializado. Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las 4 ruedas. Cilindrada: 2.144 c.c. Potencia: 182 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.410 kilos. Velocidad máxima: 223 km/h. Consumo medio ponderado: 12,0 l/100 km. Volumen del maletero: 510.



FORD SCORPIO 4 x 4 4.398.558 ptas. Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las 4 ruedas. Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.410 kilos. Velocidad máxima: 205 km/h. Consumo medio ponderado: 12,1 l/100 km. Volumen del maletero: 331/900.



Es puro y natural. Todo un gran puro. Y sabe muy suave. Porque está hecho con los mejores tabacos y una capa natural de Java. Para que a partir de ahora sea tu tabaco. Para que lo puedas llevar siempre contigo. Entrefinos Java. El puro de bolsillo.

EL PURO DE BOLSILLO

FRENTE A FRENTE

**RENAULT 9 TXE CONTRA
FORD ORION 1.6
Y SEAT MALAGA 1.5**

LOS LUCHADORES DE LA CLASE MEDIA

LOS tres modelos de esta prueba, Ford Orion 1.6 GL, Renault 9 TXE y Seat Málaga 1.5 GLX son los coches lógicos para aquel usuario que, después de tener un utilitario durante bastante tiempo, ha visto cómo aumentaba su nivel de vida y su familia. Los tres son coches con un cierto grado de representatividad que habla por sí sólo del buen nivel de vida de su propietario, y los tres tienen una línea clásica con ese tono serio que desde el primer

vistazo ya justifica el precio, cercano en cualquier caso al millón trescientas mil pesetas. Los tres son coches espaciosos, bastante cómodos, con un buen nivel de equipamiento y acabado, que hacen gala de unas mecánicas intachables, de lo mejorcito que hay en el mercado por fiabilidad y por eficacia.

El lanzamiento del R-9 TXE da pie a comparar estos tres modelos, que son los que están en la mente de un usuario medio desde los veinticinco a los cincuenta años. Con

esa mentalidad, con la de una persona preocupada ante todo por el confort de su familia y por la economía de utilización es con la que se ha hecho la prueba. Los tres modelos se han movido tanto por ciudad como por carretera y los tres se han conducido siempre en plan tranquilo.

Después de más de mil quinientos kilómetros al volante de cada uno de los rivales la decisión final se inclina hacia los modelos más jóvenes; hacia el Málaga, porque

ofrece un buen comportamiento, porque es ágil, porque sus consumos entran dentro de lo lógico y porque es el más barato; hacia el R-9 TXE, el recién llegado, porque su mecánica tiene un carácter muy agradable, porque su terminación es excelente y porque se conduce sin problemas gracias a la suavidad con la que se manejan todos sus mandos. El Ford Orion es un coche más veterano que también parece dirigirse a personas de más edad, a usuarios que ya han quitado de su mente cualquier arrebato deportivo; el Orion es un modelo tranquilo, discreto y bien acabado que debe mejorar en capítulos tales como el comportamiento o como el carácter de su transmisión, poco adaptado a las condiciones de tráfico habituales en nuestro país.

INTERIORES: LA CALIDAD POR DELANTE

La personalidad familiar de estos tres modelos Ford Orion, Renault 9 y Seat Málaga exige una

accesibilidad de primera, una gran capacidad interior y un maletero amplio para dar el mejor servicio posible a esas cuatro o cinco personas que van a estar utilizando el coche casi de continuo.

El R-9 y el Málaga son mejores que el Orion a la hora de entrar o salir; ninguno de estos tres coches presenta el menor problema de accesibilidad en las plazas delanteras, pero si hay diferencias en las plazas traseras; el Renault y el Seat son modélicos en este sentido, pero el Ford plantea inconvenientes a la hora de bajarse del coche porque su asiento, al estar demasiado encajado entre los pasos de rueda, hace más incómodas las operaciones de salida.

La amplitud interior del Málaga es mayor que la del R-9 y el Orion; en las plazas delanteras no hay diferencias notables entre los tres coches, aunque el Renault y el Ford son algo más anchos que el Seat, pero en las plazas posteriores el Málaga se muestra más acogedor, sobre todo en caso de viajar tres adultos; la amplitud de la que disfrutan es mayor no sólo por el

huevo despejado que queda a la altura de los hombros o de las caderas, sino también por el buen espacio libre para las piernas; el Orion queda atrás por la estrechez del asiento a la altura de las caderas, y el R-9 ocupa el último lugar por culpa del poco sitio libre entre el extremo del asiento posterior y el respaldo de las butacas delanteras.

El R-9 tiene los mejores asientos de los tres competidores; las butacas del Renault tienen más posibilidades de reglaje que las de sus rivales, ya que es posible cambiar el ángulo de inclinación de toda la butaca como si se tratara de una mecedora; los asientos delanteros del Renault recogen bien el cuerpo y tienen una forma anatómica bastante aceptable, aunque se podría pedir un poco más de apoyo en la zona lumbar y algo más de anchura a la altura de los hombros; las butacas del Orion y el Málaga quedan en un segundo plano; son más anchas que las del R-9, pero recogen muy poco el cuerpo y su forma anatómica no es nada especial. El asiento trasero del R-9 es mu-





El Ford Orion tiene un comportamiento poco sano en carreteras de piso estropeado.



El R-9 TXE ha heredado un motor que llama la atención por su elasticidad.



El Seat Málaga 1.5 GLX cautiva por su comportamiento.

cho más cómodo que los equipados por el Orion y por el Málaga, estos dos coches tienen unos asientos cuya base es demasiado plana y paralela al piso del coche, por lo que los pasajeros se van hacia delante cuando se da el menor frenazo.

La postura de conducción de estos tres modelos es buena. Tanto el R-9, que cuenta con una butaca en la que se puede reclinar base y respaldo, como el Málaga, que tiene volante regulable en altura, quedan por delante del Orion; de cualquier forma hay mucha igualdad entre los tres coches; todos ofrecen

FORD ORION 1.6 GL
Precio en la calle:
1.317.646 ptas.

Fecha presentación: Diciembre de 1983.
Fabricante: Ford España.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 400.

VIRTUDES

- Acabado.
- Manejabilidad del cambio.
- Silencio de marcha.

DEFECTOS

- Dirección sensible.
- Equipamiento.
- Comportamiento.

un buen posicionamiento del volante, de la palanca de cambio y de los pedales.

Los cuadros de mandos del Renault

y el Seat son más completos que el cuadro del Ford, que no lleva cuentarrevoluciones, un elemento importante para aquellos usuarios que intentan gastar la menor cantidad de gasolina posible. La posición de los interruptores y de los pulsadores es muy lógica tanto en el Orion como en el R-9, pero es muy mala en el Málaga; los pulsadores del Seat están situados demasiado cerca del volante y a la menor distracción es fácil arañarse los dedos en el momento de aparcar o de dar un volantazo.

La visibilidad general es algo mejor en el Málaga que en sus rivales, el Orion y el R-9. En el Seat el usuario va sentado bastante alto y por ese motivo

RENAULT 9 TXE
Precio en la calle:
1.332.209 ptas.

Fecha presentación: Noviembre de 1985.
Fabricante: Fasa Renault.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.437.

VIRTUDES

- Motor elástico y potente.
- Confort general.
- Equipo y acabado.

DEFECTOS

- Tacto de los frenos.
- Espacio para las piernas de los pasajeros.
- Maletero.

se pueden dominar los límites del coche sin problemas; en este aspecto el único inconveniente del Seat es la mala colocación de los limpiaparabrisas, que van situados muy altos y entran justo en el campo situado ante los ojos del conductor... La parte trasera de los Orion y R-9 se contempla con algo más de dificultad.

El sistema de climatización del Orion es mucho mejor que el sistema del R-9, y los dos dejan en ridículo al Málaga. El Ford tiene cuatro bocas de climatización y un ventilador potente que actúa con mucha eficacia tanto si se trata de refrescar el ambiente como de elevar la temperatura. El R-9 puede equiparse con aire acondicionado ya en

fábrica, y esta opción cuesta algo más de cien mil pesetas.

La calidad de acabado del Orion y el R-9 es mejor que la del Málaga. En los tres modelos se ha llegado a un buen nivel y es difícil encontrar algún defecto; en última instancia, el Renault y el Ford son superiores al Seat, un coche en el que se han empleado materiales que no llaman la atención, porque son de lo más vulgar.

AL VOLANTE: AGILIDAD FRENTE A TRANQUILIDAD

El usuario que se sienta al volante de estos tres familiares puede sentir diferencias muy importantes entre uno y otro modelo, diferencias de personalidad; mientras que el Málaga representa el carácter ágil y nervioso, el Orion hace gala de un estilo serio y reposado; el R-9, por su parte, está a medio camino entre ambos conceptos, pero se acerca más a la agilidad del Seat.

El Málaga tiene un comportamiento muy noble en todas las circunstancias, algo mejor que el mostrado por el R-9; los dos coches son muy superiores al Orion en cuanto se complican las condiciones de la carretera. Ninguno de los tres rivales plantea el menor problema si se va a ritmo familiar por trayectos de buen piso y con pocas curvas; todos estos modelos van por su sitio, por el camino que las ruedas delanteras indican y es difícil llevarse un susto. Hay que dar un tirón de orejas a los tres fabricantes porque han hecho coches que sufren bastante cuando hay viento lateral.

Las diferencias en este capítulo de agarre a la carretera se van ampliando a medida que se aumenta el ritmo de marchas y empeoran las condiciones de la carretera; la docilidad que los coches muestran cuando se utilizan en plan familiar va desapareciendo para enseñar entonces sus pequeños vicios. El Málaga es el que se defiende mejor en tales extremos; su morro muestra bastante pereza a la hora de entrar en las curvas más cerradas, pero una vez orientado

SEAT MALAGA 1.5 GLX
Precio en la calle:
1.271.584 ptas.

Presentación: Abril de 1985.
Fabricante: Seat.

Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.

Número de talleres: 1.000.

VIRTUDES

- Motor potente y ágil.
- Buenos frenos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Ventilación escasa.
- Manejabilidad de la palanca de cambio.
- Suspensión dura.

por el camino elegido se mueve con mucha precisión, como si fuera sobre raíles; el R-9 entra en las curvas con más rapidez, pero después es la popa la que da síntomas de cierta rebeldía, con coletazos más o menos leves en función de la velocidad a la que se circula. El Orion es el que peor se defiende en circunstancias extremas, los rebotes del eje delantero y el eje trasero son bastante fuertes, por lo que descolocan tanto al morro como a la zaga y es casi imposible llevar el coche por donde manda el volante; el Orion es el modelo que más enfría los ánimos velocísticos.

La dirección del R-9 es algo más có-

FICHA TECNICA

	Ford Orion 1.6	R-9 TXE	Seat Málaga 1.5
MOTOR			
Disposición	Delantero transv	Delantero transv	Delantero transv
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.597 c.c.	1.721 c.c.	1.461 c.c.
Cigeñal	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Carburador	Carburador	Carburador
Compresión	9,5 a 1	10,0 a 1	10,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 97 oc	Gasolina de 97 oc	Gasolina de 97 oc
Capacidad del depósito	48 litros	47 litros	50 litros
Potencia máxima	79 CV a 5.800 rpm	82 CV a 5.000 rpm	85 CV a 5.600 rpm
Par máximo	12,8 mkg a 3.000 rpm	13,8 mkg a 3.250 rpm	12,0 mkg a 3.500 rpm
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	De 5 marchas	De 5 marchas	De 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª	9,3 km/h	7,9 km/h	8,1 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª	15,3 km/h	14,4 km/h	14,6 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª	23,0 km/h	22,3 km/h	21,6 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª	30,8 km/h	30,5 km/h	29,3 km/h
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª	38,8 km/h	37,1 km/h	37,5 km/h
DIRECCION			
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,6	4,0	4,4
Diámetro de giro	10,1 m	9,8 m	10,3 m
FRENOS			
Sistema	Discos vent. delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas	Independiente a las cuatro ruedas
RUEDAS			
Llanta	Chapa, 5,5 x 13	Aleación, 5,5 x 13	Aleación, 5,5 x 14
Neumáticos	155 SR 13	175/70 SR 13	155 SR 14
PESO			
Peso en orden de marcha	905 kg.	900 kg.	975 kg.

SONORIDAD

	Orion	R-9	Málaga
Al ralentí	54,9	49,7	56,8
A 60 km/h.	65,4	64,8	70,5
A 90 km/h.	69,5	71,0	74,9
A 120 km/h.	71,9	76,1	76,2
A 140 km/h.	76,7	78,2	80,2
A tope	79,8	79,4	82,4

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)			
	Orion	R-9	Málaga
A 60 km/h.	15,0	12,8	11,6
A 100 km/h.	40,3	41,0	35,8
A 120 km/h.	57,8	56,7	54,2

CONSUMO

	Litros/100 kms.		
	Orion	R-9	Málaga
CIUDAD			
A 26,5 km/h. de media	9,9	9,2	10,1
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruce-ro	6,2	5,7	5,6
En conducción rápida	11,9	11,7	11,6
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruce-ro	7,8	7,6	7,8
A 140 km/h. de cruce-ro	9,8	10,6	9,9
AUTONOMIA MEDIA			
Consumo medio ponderado	8,6	8,0	8,5
Recorrido (kilómetros)	510	540	540

PRESTACIONES

	Orion	R-9	Málaga
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)			
164,2	171,2	168,1	
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	18,7	18,2	18,5
1.000 m. salida parada	34,7	34,2	34,0
De 0 a 100 km/h.	12,1	12,2	12,0
RECUPERACION (seg.)			
300 m. desde 40 km/h. en 4.ª	19,9	19,5	20,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,9	21,5	23,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,3	36,7	37,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	41,6	40,3	42,3
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,5	12,6	12,5
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,5	17,2	19,1



Sobre estas líneas, los asientos del Orion: los delanteros tienen buena forma anatómica, pero el trasero es estrecho. El cuadro de instrumentos es algo pobre. Los asientos traseros del R-9 (derecha) son de una gran comodidad. El tablero es de los más completos.

moda que la del Orion, y tanto uno como otro modelo dejan bastante atrás al Málaga, que tiene una dirección en la que se dan cita dos defectos clave: es

bastante dura en maniobras a coche parado, por lo que siempre exige un despliegue de fuerza a la hora de aparcar, y, además, es muy lenta, ya que se ne-

cesitan casi cuatro vueltas y media para llevar las ruedas de un extremo a otro. En el R-9 no hay críticas para el conjunto, mientras que en el Orion hay

Los asientos delanteros del R-9 (izquierda) recogen bien el cuerpo. En el Málaga, no hay problemas de espacio, tanto en los asientos delanteros como en los traseros. El cuadro está bien equipado, pero sus mandos son de accionamiento incómodo.

que quejarse por esa tendencia del volante a retransmitir a las manos todos los baches del suelo.

Los frenos del Seat son más efecti-

vos que los del Ford y los del Renault; los tres modelos se merecen una crítica, porque tienen mucha tendencia a clavar el morro en cuanto se da un pi-

soión algo más fuerte de lo normal. El Málaga tiene un pedal de tacto algo duro que permite dosificar la frenada con exactitud; los pedales del R-9 y el Orion

TALBOT SOLARA ESCORIAL



Las apariencias no engañan.

Si le impresiona el Talbot Solara Escorial, fíese de las apariencias.

No le van a defraudar, ni por un momento.

Su atractiva y estilizada línea, es tan aerodinámica como parece.

Su interior amplio, acogedor y excelentemente equipado proporciona el confort de marcha que cabe esperar a simple vista.

Su motor de 1.592 cc. y 90 cv., es tan rápido y potente como Vd. piensa.

Y la versión Diesel, con un motor Peugeot de 1.905 cc. y 65 cv., supera las previsiones más optimistas.

Pruebe un Talbot Solara Escorial y compruebe que las apariencias no engañan. Por lo menos, hasta que pregunte el precio.

También esta regla tenía que tener su excepción.

VERSION DIESEL CON MOTOR PEUGEOT

CARACTERISTICAS TECNICAS

Diesel y gasolina.

- Dirección asistida
- Suspensión independiente a las cuatro ruedas
- 5 velocidades
- Elevavinas eléctricos
- Cerraduras de puertas centralizadas eléctricamente
- Faros halógenos
- Pre-equipado de radio.

Versión 1.9 Diesel.

- 65 cv.
- 151 km/h.
- 5 lts. a los 100 kms.
- Mecánica Peugeot
- Reloj de cuarzo.

Versión 1.6 gasolina.



- 90 cv.
- Encendido electrónico
- 167 km/h.
- 5,6 lts. a los 100 kms.
- Ordenador de viaje
- Cuentarrevoluciones electrónico.

Versión con cambio automático.

 **TALBOT SOLARA ESCORIAL**

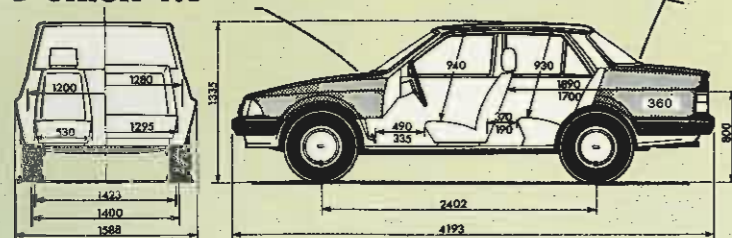


PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

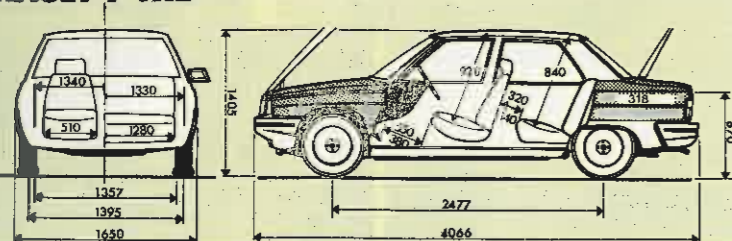
 Lubricantes recomendados 

FRENTE A FRENTE

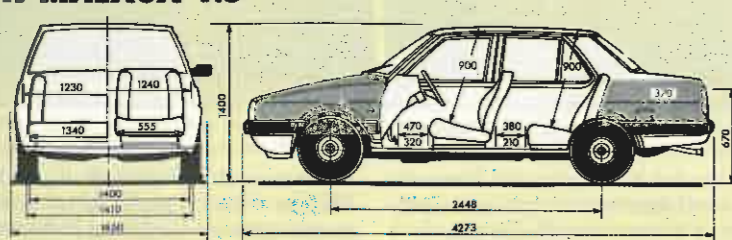
FORD ORION 1.6



RENAULT-9 TXE



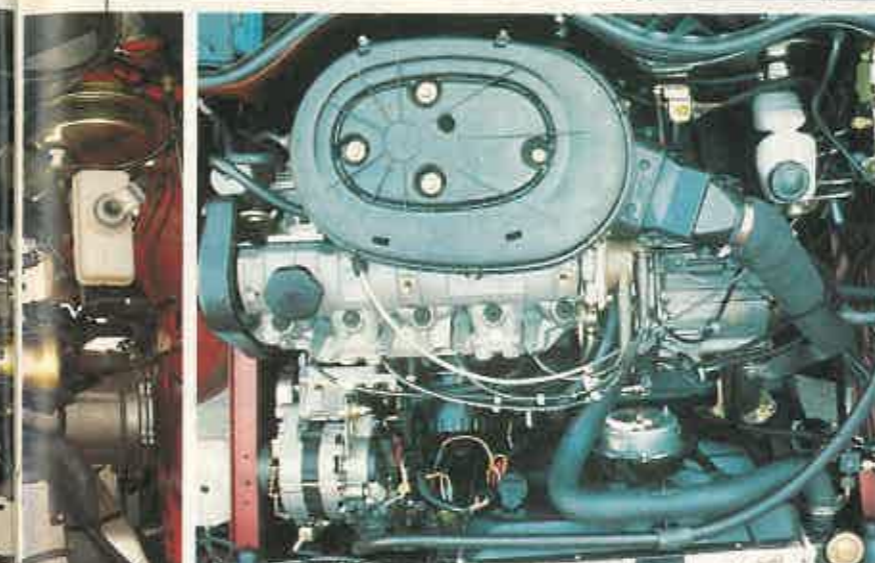
SEAT MALAGA 1.5



El motor del Orion es de potencia algo justa. Sin embargo, no necesita muchos cuidados.

tienen un tacto más blando, que da una sensación de comodidad engañosa, ya que esa blandura encubre el funcionamiento del sistema y es necesario algún tiempo para coger la medida exacta si no se quiere fallar tanto por exceso como por defecto.

Las prestaciones del Renault y el Seat son superiores a las del Ford; los 80 caballos de potencia bien cumplidos de los motores del R-9 y el Málaga se po-



El R-9 TXE lleva un motor moderno. Es una mecánica muy elástica que no gasta mucho.

nen de relieve cuando se pisa el acelerador con alegría; el motor del Orion es mucho menos nervioso. Las transmisiones de estos tres modelos dan mucha importancia al ahorro y la quinta es siempre una marcha económica que mata el nervio del motor, por lo que hay que olvidarse de su utilización tanto al circular por ciudad como cuando se quiere realizar un adelantamiento rápido. La mecánica del R-9 es la que ha-

ce gala de una mayor elasticidad y permite usar el cambio con menos frecuencia que en el Málaga o en el Orion. En el Ford, el manejo de la palanca de cambio es una delicia y casi sucede lo mismo en el R-9, dos modelos que tienen una caja excelente, por precisión y suavidad en el momento de poner cualquier marcha. En el Málaga sucede todo lo contrario: la palanca es muy imprecisa y los recorridos entre las dis-

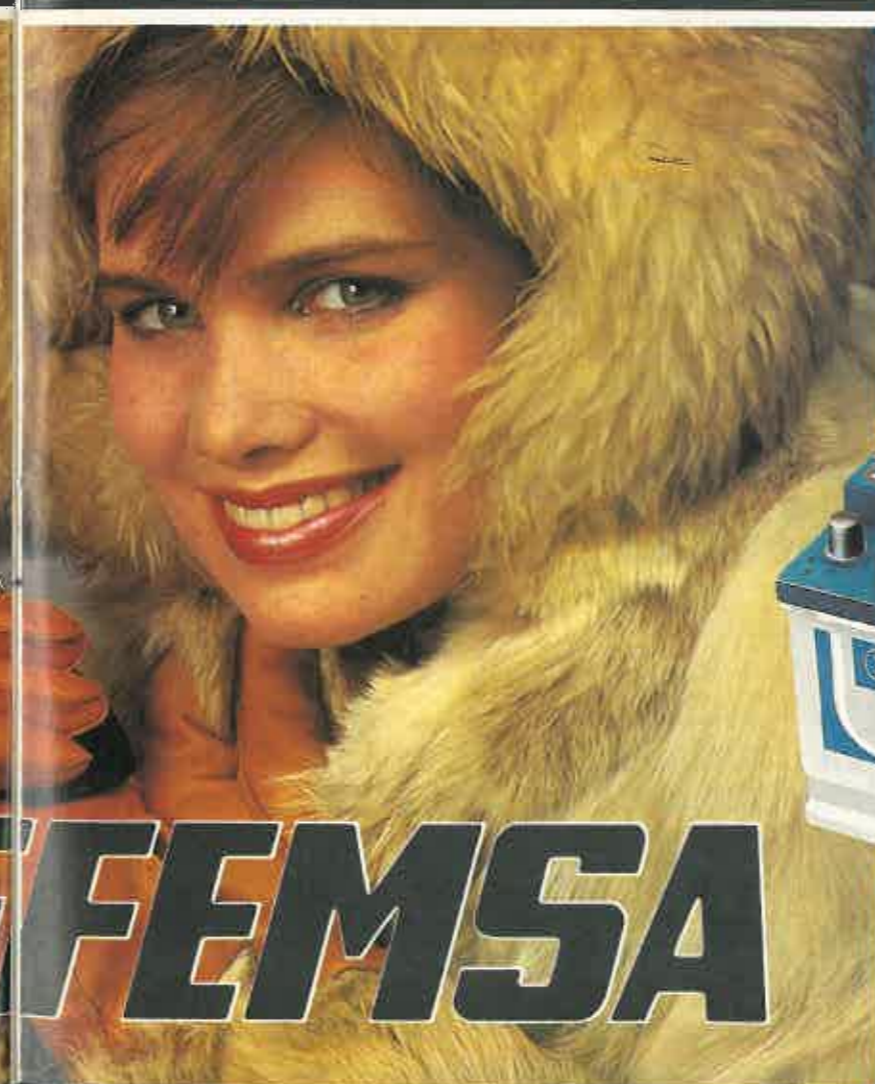


Este motor Seat tiene muchos toques Porsche. Es el más potente y sobrio de los tres motores comparados.

tintas posiciones son bastante largos. El confort de marcha del R-9 es superior al conseguido por el Orion y el Málaga. Las suspensiones del Renault filtran bien los baches y los pasajeros viajan, además, en medio de un gran silencio. El Ford es también muy silencioso, pero sus suspensiones, aunque borran bien las irregularidades del suelo, tienen tendencia a producir un movimiento de cabalgadura que los pasa-



LA MEJOR DE FEMSA



Su mejor defensa para arrancar al instante, en cualquier situación, es instalar una batería energética, potente e infatigable: Batería FEMSA, con toda energía.

UNICA CON DOBLE TECNOLOGIA

Su especial estructura, de plomo-calcio y plomo-antimonio, hace que esté cargada de ventajas para obtener el máximo rendimiento durante todos sus años de uso.



Batería FEMSA

DOBLE TECNOLOGIA

¡GANE SU VIAJE PARA DOS PERSONAS A LOS MUNDIALES DE MEXICO!
Exija su papeleta de sorteo al comprar su Batería FEMSA. Hasta el 30 de Marzo de 1986.



Estos tres coches van dirigidos a un usuario de tipo medio. Son tres modelos sin complicaciones, que dan un buen compromiso calidad-precio.

jeros notan como si fueran montados en los caballitos de feria.

CONCLUSION: EL PRECIO NO ES LA CLAVE

La diferencia de precio entre los tres rivales es tan pequeña que no es motivo para dejar atrás a ningún modelo. Entre el más barato, el Málaga, y el más caro, el R-9, sólo hay sesenta mil pesetas de distancia, una cantidad que no llega a ser ni el 5 por 100 del precio total.

La elección final hay que basarla, por tanto, en el gusto y las necesidades particulares de cada usuario; para el conductor más deportivo, la elección lógica es el Seat Málaga, porque tiene una mecánica nerviosa que da al conjunto un aire juvenil; para el usuario que debe hacer muchos kilómetros en ciudad y no quiere estar manejando el

cambio de forma continua, la elección debe enfocarse hacia el Renault 9, que, además, cuenta con la ventaja suplementaria de su menor tamaño exterior.

El Renault 9 TXE es el mejor compromiso para el conductor sabio, para el usuario que quiere contar con buena potencia en el motor y con comodidad de manejo; en el modelo R-9 se ha renunciado a la fuerza brutal para dar más valor a la elasticidad, al empuje continuo tanto si se va al ralentí como si se marcha con el acelerador pisado a fondo. Las prestaciones son buenas y el consumo es muy discreto en todas las circunstancias. El R-9 podría mejorar en lo que se refiere a comportamiento en condiciones extremas, como las que plantean las carreteras con muchas curvas y mal piso; también podría ser algo mejor el tacto del pedal de freno, que exige un período de adaptación. Silencio de marcha, calidad de acabado, equipamiento completo y suavidad de manejo son algunos de los detalles más

favorables de este modelo, que queda por debajo de la media en lo que respecta a habitabilidad del espacio interior y volumen del maletero.

El Seat Málaga 1.5 GLX representa el brío, el genio latino. Es un coche que obliga a conducir como si se tratara de un vehículo de carreras. El Málaga pide un manejo continuo del cambio y un tacto excelente para no equivocarse de marcha casi en cada operación; también se necesita cierta fuerza para mover el volante en maniobras a coche parado. El Málaga ofrece, en cambio, respuestas nerviosas al acelerador sobre todo si se ha olvidado la quinta. También ofrece un comportamiento muy noble, va siempre por donde se le manda y, además, frena con energía. Los consumos son bastante contenidos y las prestaciones, de primera clase; las únicas quejas importantes van para la climatización, muy mala, y para la calidad de algunos materiales empleados, ya que no está a la altura exigible en un coche que vale más de un millón de pesetas.

El Ford Orion 1.6 GL es un coche pausado, sin pretensiones velocísticas; un modelo que juega todas sus bazas a la calidad de acabado. El Orion tiene un buen motor, pero su transmisión, de estilo demasiado ahorrativo, arruina la elasticidad de la mecánica. La dirección y los frenos son buenos, pero la suspensión deja mucho que desear desde el punto de vista del comportamiento, aunque ofrece comodidad a los pasajeros siempre que se viaje por carreteras perfectamente asfaltadas; en caso contrario, si hay rugosidades, aparece un movimiento de cabalgadura bastante molesto.

Angel Marco

BALANCE FINAL



	Orion	R-9	Málaga
Velocidad máxima	3.º ***	1.º ***	2.º ***
Aceleraciones	3.º ***	1.º ***	1.º ***
Recuperaciones	2.º **	1.º ***	3.º **
Consumo	3.º ***	1.º ***	2.º ***
Transmisión	2.º **	1.º ***	2.º **
Caja de cambio	1.º ****	2.º ***	3.º **
Frenos	2.º ***	3.º ***	1.º ****
Dirección	2.º ***	1.º ***	3.º **
Comportamiento	3.º **	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas	2.º **	1.º ***	2.º **
Autonomía	3.º ***	1.º ***	1.º ***
Habitabilidad	3.º ***	2.º ***	1.º ***
Maletero	1.º ****	3.º ***	1.º ****
Confort	2.º ***	1.º ***	2.º ***
Posición conductor	3.º ***	1.º ****	1.º ****
Sonoridad	1.º ***	1.º ***	3.º **
Equipamiento	3.º **	1.º ***	1.º ***
Calidad-precio	2.º ***	1.º ***	2.º ***

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

EQUIPAMIENTO



	Orion	R-9	Málaga
Cuentarrevoluciones	NO	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	Op.	NO
Volante regulable	NO	NO	SI
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevavinas eléctricos (del./tras.)	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cerraduras centralizadas	Op.	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	—	—	—
Asiento posterior divisible	SI	NO	NO

Cuéntenos su caso



A FAVOR DEL JEEP

Me dirijo a ustedes para rebatirles una de las frases que venía en la revista MOTOR16 núm 108, del 16-11-85, que dice así:

«Durante mucho tiempo hablar de un todo-terreno era sinónimo de hablar de un Land Rover.»

Yo no sé si en este país se conoce el Jeep, pero yo sí sé que como el Jeep no se ha vuelto a fabricar ningún todo-terreno. Pienso que para que sea un buen coche no sólo tiene que estar provisto de un buen motor, sino que también tienen que estar provistos de buena carrocería, cosa que les falta a esos cinco modelos.

Si se ha fabricado algún todo-terreno bueno ha sido el Jeep, modelos M38 A1 y el M38 derivado del universal Jeep, fabricados en los Estados Unidos.

Si se volviese a hacer la prueba de subir a los Picos de Europa, hubiera llegado el primero.

Aitor San Sebastián
Fuenterrabía (Guipúzcoa)

LA GRUA DE PALMA

El día 29 de noviembre me dirigí a recoger mi vehículo, que había dejado bien estacionado. Pues bien, imaginense cuál sería mi sorpresa al encontrarme a un vehículo de la Policía Municipal, con un agente sacando archivos de su interior (en dichos archivos estaba la información de todos los autos que debían multarse al Ayuntamiento). Bueno, pues cuando yo fui a introducirme en el interior de mi coche, dicho agente me llamó la atención diciéndome que no podía llevarme, pues mi vehículo estaba embargado por el alcalde (echándome yo a reír, pues el alcalde no es quien para embargar un auto, pues eso sólo lo puede hacer un juez). Exigí ver la orden de embargo, a lo cual recibí la contestación de que no me la enseñaban hasta que fuera a recoger el vehículo al cuartel de dicha Policía, ya que se lo iban a llevar con la grúa. Como no quiso enseñarme la citada orden de embargo, yo me introduje

en mi coche y en ese momento fue cuando el agente cometió un «abuso de autoridad», pues sacó un spray y amenazó con echarme si no salía. Como ustedes saben, este spray sólo lo pueden utilizar en casos extremos, en los que se vean amenazados físicamente. En vista de cómo se había puesto la cosa opté por abandonar el auto y dirigirme hacia el cuartel de la Policía Municipal, donde tampoco me enseñaron la correspondiente orden de embargo, diciéndome solamente que el coche tenía una multa que, con los recargos, ascendía a 2.500 pesetas, y que si quería sacar el coche debía abonar ésta más el importe de la grúa.

Cuando me decidí a pagar la multa me dijeron que no podía pagarla ni retirar mi vehículo hasta las nueve de la mañana siguiente; entonces yo exigí un papel en el cual constara que me retenían allí el coche hasta la mañana siguiente, o de lo contrario me personaría con un notario a retirarlo. Entonces ellos se asustaron y me entregaron el coche, no sin antes haber pagado el importe de la multa y el servicio de grúa.

Jorge Perelló Garí
Palma de Mallorca

A LA SEGUNDA...

En el número 64 publicaron mi carta con el título de «Bielas cantarinas», en

la que exponía el excesivo picado de bielas de mi automóvil, un Renault 5 GTL 5P 5V. Aunque no me dieron una posible solución para la eliminación del picado de bielas, sí que me indicaban que quizá con la publicación de la misma consiguiera de Renault la correspondiente reparación, aun estando ya unos meses fuera de garantía.

Y así fue, pues días después, recibí un escrito de FASA-Renault indicándome que pasara por la concesión en calle Real, Baltasar Ruiz, S. L., donde me darían la solución que procediera. Por ello, mi mayor agradecimiento a ustedes por la publicación.

Pues bien, después de llevar el coche sucesivas veces al concesionario en cuestión y hacerle varias cosas de poca envergadura y siempre en el encendido, al final, y como último recurso, ya que seguía picando bielas, optaron por cambiar la junta de culata por otra de mayor grosor, con el fin de aumentar la cámara de combustión. Como resultado de todas estas modificaciones mecánicas, para mí totalmente negativas, el coche ha perdido repés; le cuesta mucho trabajo subir de vueltas; las cuestas se empinan demasiado, y máxime si lleva cuatro personas adultas; los adelantamientos a veces se hacen interminables; es imposible en quinta pasar de 4.000 rpm., aun con una persona sola y en llano; ha



VEN A EQUIPARTE PARA EL INVIERNO

La Boutique de la Moto

¡TENEMOS LAS MEJORES MARCAS EN PRENDAS Y ACCESORIOS!

RELLENA NUESTRO ALBARAN DE COMPRAS CON TUS DATOS. ¡TE PUEDEN SALIR GRATIS! SORTEO, 10-I-86

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

TE FINANCIAMOS TU EQUIPO DE MOTO A 12 MESES Y EN 24 HORAS



OS SU CASO

bajado la velocidad máxima según velocímetro, y además consume casi un litro más que antes a los cien, y, por supuesto, aún sigue picando bielas. He de indicar que los grados de avance del encendido son los correctos, y que sólo he recorrido 6.000 kilómetros.

Por ello, sirva el presente escrito para dos cosas:

1.ª Para dar a conocer a los actuales y futuros usuarios de Renault, y más concretamente a los de la zona de la calle Real, cómo puede llegar a estar el servicio posventa, ya que no sólo no «saben» dar una solución a un pequeño defecto de funcionamiento, sino que además yo tenía entendido que en la evolución del automóvil, aparte de otras cosas, era conseguir mayor velocidad y menos consumo, pero a la vista de los resultados en mi coche, veo que estaba «equivocado», pues lo conseguido así lo demuestra.

2.ª Para agradecer a FASA-Renault el que me atendieran fuera de garantía, pero a la vez reprocharles que no hayan cumplido el contenido del escrito que me dirigieron, es decir, la solución a la anomalía del coche.

Antonio García
Ciudad Real

CATALIZADORES, ¿SI O NO?

EL concesionario de la casa Mercedes en esta plaza me informa que, a partir de enero próximo, en la República Federal Alemana se van a implantar medios anticontaminantes en los vehículos de gasolina, que consiste en la instalación de un catalizador de los gases de escape, cuyo coste asciende a unas cien mil pesetas para los vehículos de su marca, siendo la duración de un año aproximadamente.

Como estoy interesado en la compra del 190 E, y a tenor de lo expuesto pudiera ser que en España se implantasen iguales medidas en un plazo más o menos largo, desearía saber la realidad del catalizador en cuanto a costo, duración y mantenimiento, con el fin de hacerme una composición de lugar e intentar cambiar la compra por el 190 D de cinco cilindros recientemente puesto a la venta.

Amable de Castro
Melilla

Respuesta.—No es hasta el 1 de enero de 1988 cuando en la RFA entrará en vigor una nueva norma sobre emisión de gases contaminantes, más estricta que la actual. Ello obligará a algunos coches de cilindradas altas a utilizar elementos catalizadores en los tubos de escape. Otros vehículos cumplirán con estos mínimos sin necesidad de los susodichos catalizadores.

No parece fácil ni lógico que en un plazo medio se

imponga la obligatoriedad de los catalizadores en España. De hecho, sólo en la RFA se hará obligatorio y eso por las presiones de los grupos ecologistas parlamentarios.

MERCEDES 300 E, A 230 KM/H

LA semana pasada, en la sección «Cuéntenos su caso», publicamos la carta de un lector que se lamentaba de los desarrollos excesivamente largos del nuevo Mercedes 300 E. Un error de redacción y un «baile» inoportuno de datos nos llevaron a titular que el vehículo no andaba. Mentira que rectificamos puntualmente, porque jamás podremos decir algo semejante de un coche que alcanza los 230 kilómetros por hora.

Mercedes España nos ha facilitado en todo momento amplia información sobre sus productos, aunque en este caso fueron interpretados erróneamente. Es cierto, pensamos, que los valores de recuperación no son lo brillantes que cabría esperar de un coche que despunta por su velocidad máxima. En esta apreciación hemos coincidido con otras prestigiosas revistas del sector en Europa. Sin embargo, al César lo que es del César, estamos hablando de una gran berlina que los expertos europeos del periodismo automovilístico no han dudado en acuñar que es una de las tres mejores del año.

SEGURIDAD A TODA COSTA

QUISIERA que me aconsejaseis sobre los vehículos que tengan un chasis y una carrocería (chapa) lo más resistente y reforzada posible, y así salir menos perjudicado en un posible accidente de tráfico. Estos coches deben ser del grupo de los berlines, es decir, ni utilitarios ni deportivos, ni tampoco de competición. Que su cilindrada no exceda de los 2.000 c.c. y su precio que no supere los dos millones setecientos mil pesetas. Tampoco me interesa que



sean turbos. Agradecería vuestra información y sugerencias, ya que en los concesionarios de Saab y Volvo no han sabido hablarme de si tienen, o no, sus modelos algunas mejoras de resistencia a los golpes.

Jaime Marcos
Palma de Mallorca.

Respuesta.—Creemos que el concepto seguridad que usted posee debe ser modificado. En primer lugar, el grosor de la chapa o la rigidez de la estructura no están en relación directa con la seguridad. Un vehículo estructuralmente seguro es aquel en que el habitáculo

no se deforme, mientras que el exterior prácticamente quede destrozado. De esta forma, la absorción de energía será mayor, en beneficio de los ocupantes. En este aspecto, todos o casi todos los fabricantes de automóviles han diseñado sus coches con las mayores garantías de seguridad, con pruebas de choques muy rigurosas. Todo esto, muy por encima, es lo que llamamos seguridad pasiva.

Por otro lado, nos sorprende que los concesionarios de Volvo no hayan sabido explicarle las condiciones de seguridad de sus coches, porque es un tema en el que son especialmente insistentes.

Agenda

Del 10 al 16 de diciembre

Televisión

Los avances de la técnica aplicados a la conducción de coches por las personas físicamente incapacitadas, será uno de los temas el próximo día 13 del programa «Un país de Sagitario», que emite a partir de las 17.30 horas por la Primera Cadena.

Motociclismo

Los días 14 y 15 se celebra el I Motocross Bodegas Capel, que organiza la escudería Fuensanta, de Murcia; el Trial de Navidad, del Moto Club Lizama, y el II Trial Cerámica Bisbalense, del Club Escudería Cop de Gas de Gerona.

Clásicos

Para el sábado 14 de diciembre está previsto el VIII G. P. de Clásicos Deportivos, que tendrá lugar en el Circuito del Jarama. Las carreras comenzarán a las 10.30 horas y la jornada finalizará a las 13.30, con un stálm gigante.

Seguridad

En el salón de la Caja de Ahorros de Barcelona (Diagonal, 530) tendrá lugar, del 11 al 13 de diciembre, el VIII Congreso Nacional de Seguridad en el Tráfico, que organiza la Asociación Nacional de Prevención de Accidentes de Tráfico.

Carreras

El martes día 10, a partir de las 20 horas, en la Boite del Pintor (Goya, 79), se proyectará un completo video de la primera prueba del Circuito de Jerez. Para el día 17 está previsto un amplio reportaje de la BBC de Londres sobre el Rallye del RAC, que se ha celebrado recientemente.

CRITICA DE TIENDAS

A Tope: Cambio de escape en el acto

A Tope; c/ Aragón, 284 bis. Madrid

UN nuevo establecimiento ha sido recientemente inaugurado en Barcelona, se trata de A Tope. La singularidad del mismo es que está exclusivamente dedicado a los tubos de escape y, complementariamente, al cambio de amortiguadores y de pastillas de freno, con la particularidad de que el trabajo se realiza en el acto y se cobra siempre de acuerdo con un presupuesto previo. En una media hora, mientras puede leer alguna revista —entre ellas MOTOR16— y tomar un refresco, le cambian el tubo de escape por uno nuevo de cualquier coche de los del mercado nacional y de la mayoría de los de im-

portación. Con respecto a un taller convencional sus ventajas son las del precio fijo, tiempo reducido y que el cliente puede ver cómo se realiza el trabajo. Está abierto de ocho de la mañana a ocho de la noche sin interrupción y hay ya clientes que aprovechan las horas de la comida pa-

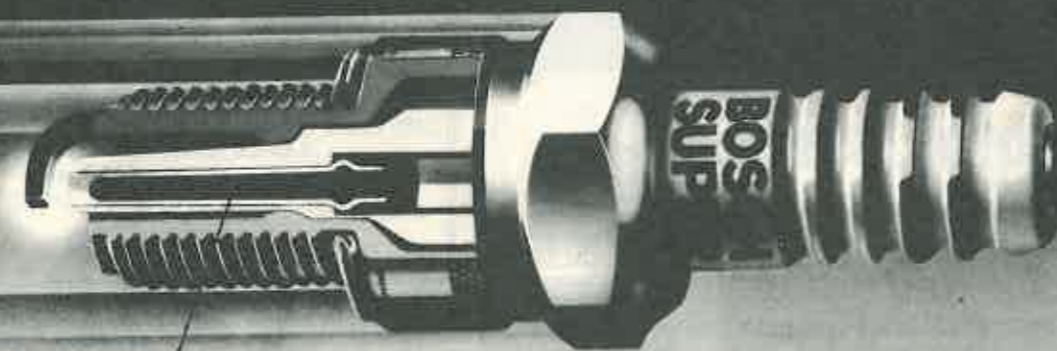
ra que se les realice la reparación. Al hacer siempre el mismo trabajo, los operarios están sumamente especializados en él y por eso se realiza en tiempos muy breves, y caso de que surja un inconveniente, éste no se refleja en la factura, puesto que se respeta el presupuesto.



Puntuaciones: Taller, 8; atención al cliente, 8; instalaciones, 7.

SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensando en los tiempos que corren. Una bujía capaz de recorrer kilómetros y kilómetros con el mínimo de litros. Una bujía capaz de ahorrar gasolina desde el principio, desde el arranque.

Porque su núcleo de cobre en el electrodo central alcanza en menos tiempo la temperatura óptima de servicio. Sin fallos en el encendido, con menos desgaste del motor. Es la Super Bujía Bosch. Para ganar potencia y hacer más kilómetros con menos litros.



BOSCH
Así de seguro.

COCHES EN ALTA FIDELIDAD

El autorradio se ha convertido en un accesorio casi imprescindible del coche, nos acompaña, informa y llega a convertir al vehículo en una pequeña sala de música. Dependiendo de la exigencia de cada usuario, capricho o sensibilidad musical, el mercado ofrece una variadísima oferta de autorradios y cassettes, que resumimos en estas páginas, con las marcas y modelos más representativos. Desde los más económicos, los que ofrecen las últimas novedades de la electrónica, hasta el que puede considerarse el más caro y sofisticado del mercado, para amantes de la perfección extrema.



1. Ecuilizador Blaupunkt miniaturizado, el más pequeño del mundo, 24.000 pesetas.

2. Pioneer CDXPI para la reproducción de discos compactos, 162.000 pesetas.

3. Sparkomatic, ecualizador con sistema fader, 17.900 pesetas.

4. Radiocassette Alpine 7273 de atractivo diseño, 150.000 pesetas.

5. Radiocassette Kenwood, sistema extraíble, 112.000 pesetas.

6. Punto Azul, con doble pletina y grabación simultánea con micrófono, 30.000 pesetas.

7. Roadstar AD-7800 TX, con 18 emisoras programables y scanner, 85.500 pesetas.

8. Philips 22AC751, equipada con código secreto y programable, 76.000 pesetas.

9. Radiocassette Blaupunkt, modelo Bristol 24, 20.900 pesetas.

10. Radiocassette AR System nacional, 12.500 pesetas.

11. Browa 2380, con 14 vatios y ecualizador incorporado, 14.500 pesetas.

12. Sanyo, con sistema de platina autorreverse, 14.500 pesetas.

13. Modelo base de Philips y cassette de parada mecánica, 15.500 pesetas.

14. Roadstar AD 70104X, control de ruido stereo, 16.400 pesetas.

15. Punto Azul, con cable de conexión a la alarma, 9.600 pesetas.

AUTORRADIO



16. Nakamichi TD 1200, sólo para amantes de la perfección, cadena completa, 680.000 pesetas.

17. Cadena Fujitsu Ten, con cuatro elementos, 160.000 pesetas, y con equipo Compac Disc, 300.000 pesetas.

18. Equipo Panasonic Cockpit adaptable al techo, 170.000 pesetas.

19. Aiwa CTX 500, lo más moderno, que incluye tapa de camuflaje y mando a distancia, 127.000 pesetas.

LOS 100 COCHES DEL 86

CONSIGA AHORA LAS FICHAS QUE LE FALTAN

Para poder optar al premio del Citroën Visa GTI, deberá tener las 104 fichas. Si por cualquier motivo le falta alguna, Motor 16 le ofrece ahora la oportunidad de conseguirla. Sólo tiene que pedirnos los números de Motor 16 que necesite, al mismo precio de venta al público.

Motor 16 N.º 107 - Fichas: Peugeot 205 y Suzuki SJ 410. 200 Ptas.

Motor 16 N.º 108 - Fichas: Renault Supercinco y McLaren MP4-B2: 250 Ptas.

Motor 16 N.º 109 - Fichas: Audi 90 y Ford Fiesta: 200 Ptas.

Motor 16 N.º 110 - Fichas: Alfa Romeo GTV y Volkswagen Polo.

Motor 16 N.º 111 - Fichas: Peugeot Quasant y Rover 216.

REGALO:
Este Citroën Visa GTI se sorteará entre todos los lectores que reúnan las 104 fichas.



Motor 16

Deseo que me envíen los siguiente números de Motor 16: N.º 107 (200 Ptas.), N.º 108 (250 Ptas.), N.º 109 (200 Ptas.), N.º 110 (200 Ptas.), N.º 111 (200 Ptas.)

Adjunto talón a nombre de INFORMACION y REVISTAS, S. A., por

Plas.

D. Dirección

Localidad C.P. Provincia

Envíe este cupón a MOTOR 16. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Ocio



Algunos modelos de Auto Retro eran ejemplares únicos, como el Pegaso Z-103 de ENASA, el La Cuadra de 1900 o el Mercedes 540 K. El alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, también visitó la exposición.



AUTO RETRO BARCELONA

EL PASADO Y EL PRESENTE

POR segundo año consecutivo se ha reunido en uno de los palacios de la Feria de Muestras de Barcelona la exposición Auto Retro. En esta edición se ha doblado la superficie de la primera, llegando a dos mil quinientos metros cuadrados, lo que confirma que la iniciativa de los incansables hombres del Antic Car Club de Cataluña va por buen camino. No contentos con su museo permanente, han creado este Auto Retro, y para redondear la operación más importantes actos paralelos han servido para dar a la semana un marcado aire de exaltación del automóvil. Durante la semana ha habido, además de la exposición, un mercado de compra venta para todo aquello relaciona-

do con la historia del automóvil, incluso de vehículos completos. Viejos faros, accesorios, pósters, modernos y de época, y un sinfín de objetos de coleccionista hicieron las delicias de los aficionados.

Auto Retro Barcelona quiere constituir un homenaje a los hombres que han escrito la historia del automovilismo español y una reivindicación de la Ciudad Condal como pionera en esa historia. El primer vehículo movido por combustión interna lo construyó en 1890 un fabricante de tejidos llamado Francisco Bonet, quien fabricó un triciclo alrededor de un motor Panhard-Levassor que se trajese de una visita a la Exposición Universal de París. De este primer vehículo sólo se conserva

testimonio gráfico, pero sí que se conserva, en cambio, el primer vehículo de cuatro ruedas español: La Cuadra, que en 1990 construyese el capitán de artillería que llevaba tal apellido. Y ese vehículo, ese sí, estaba en Auto Retro posando con orgullo.

A partir de ahí podemos decir que las más importantes marcas están presentes, como pueden ser Ford, Jaguar, Mercedes, Hispano-Suiza, Opel, etcétera, sin olvidarnos de los Pegaso. Para esta ocasión se han reunido siete ejemplares, encabezados por el Z-103, ejemplar único que actualmente pertenece a ENASA y que fue uno de los modelos más admirados.

Texto y fotos: José Luis Aznar

El estilista suizo Rinspeed es el responsable de esta hermosa criatura, un Porsche 911 con todos los rasgos de un Ferrari Testarrosa. El Rinspeed R-69 es un bello sueño que ha tomado cuerpo para romper el corazón de los puristas del automóvil.



PORSCHE RINSPEED R-69 EN SALSA FERRARI



El Porsche R-69 de Rinspeed es un coche que hay que contemplar con tranquilidad, algo que sólo es posible si un severo autocontrol permite dominar las pulsaciones desbocadas del corazón; hay que observar sus formas con todo detenimiento y después de un tiempo prudencial de adoración, siempre con los ojos abiertos como platos, es posible llegar a una pregunta: ¿Quién ha creado esta joya? ¿Quién ha tenido la idea de mezclar las formas redondeadas de un Porsche 911 con los trazos tensos de un Ferrari Testarrosa? ¿Su creador es un loco o un visionario que sabe a ciencia cierta que va a forrarse con el invento?

Pues bien, el padre de la criatura es Frank Rinderknecht, un suizo de treinta años, no sabemos si demente o muy cuerdo, que ha conseguido crear la duda en los espíritus automovilísticos más puros; después de ver el R-69 Cabrio el corazón se parte en dos y ya es imposible saber qué es lo más conveniente:

un Testarrosa clásico o un 911 Cabriolet; a los más acaudalados, además del corazón, se les puede quebrar también el talonario de cheques. El sueño motorizado creado por este diseñador tiene un precio de los que hacen temblar: más de once millones de pesetas en Suiza, un paraíso fiscal para «juguetes» de este tipo.

El coche de Rinspeed puede llevar en sus entrañas el motor seis cilindros del 911 atmosférico, con 3,2 litros de cubaje y 230 caballos de potencia, o el superpoderoso seis cilindros del modelo Turbo, con 300 caballos salvajes, de los que en todo momento quieren demostrar su fuerza. Con toda esa energía a las espaldas no es extraño que el conductor del R-69 se sienta como el piloto de un misil, un misil que pasa de 0 a 100 en poco más de seis segundos, un misil capaz de superar los 245 kilómetros por hora como si tal cosa.

El Porsche de Rinspeed es un modelo aparatoso pero funcional, se condu-

ce con facilidad y sólo hay que tener cuidado con el tamaño de la parte posterior; los dos metros de anchura de la popa plantean algún problema cuando se trata de callejear. Un ensanchamiento tan enorme no se debe, ni mucho menos, a un intento vano de buscar la belleza: en el eje trasero había que albergar unos neumáticos de casi treinta y cinco centímetros de goma en contacto con el suelo, y debió prepararse el alojamiento adecuado para unos ocupantes tan gruesos.

Con esos zapatos, el Rinspeed se mueve como un tren sobre sus raíles, pero si en medio de una curva se levanta bruscamente el pie del acelerador llega la sorpresa, ¡no es difícil ver cómo la zaga intenta adelantarse al morro!; un movimiento extraño, pero muy deportivo, que exige mano de hierro y frialdad de piloto de Fórmula 1 para su corrección.

Angel Marco
Fotos: Tucherer

El Salón de la Moto de Milán es el mayor exponente de la estrategia italiana en el sector de la motocicleta, que en los últimos años ha intentado seguir el camino de los japoneses, con un éxito dudoso, que les ha obligado a poner sus miras en los gustos más italianos. De esta forma, los stand que han acaparado la mayor atención de los visitantes del salón han sido precisamente los que mostraban las novedades de los fabricantes italianos.

Tras una lenta y minuciosa visita al Salón de Milán se puede comprobar que se ha pasado la fiebre europea de copiar lo japonés y que lo más apetecible es precisamente las realizaciones del viejo continente. La unión Cagiva-Ducati ha dado sus frutos y la *Paso*, con sus mecánicas de 750 y 350 centímetros cúbicos, ha sido una respuesta contundente a Bimota. La *Paso*, que ha adquirido el nombre del campeón Renzo Pasolini, ofrece una silueta de diseño agresivo, muy deportivo. La



Gilera RX 250

Muy agresiva en el campo y utilizable en carretera. El motor desarrolla 38 caballos a 8.000 revoluciones

Guzzi

Una mecánica para dos motos. En carretera, la V 75, turística y rápida; en el campo, la Duna, con experiencia en el desierto.



Ducati Custom

En el salón proliferaron las versiones chopper del más puro estilo americano. Los modelos europeos gustaron más.



Milano 1985

RENACE LA MODA ITALIANA

750 emplea el motor de Ducati Pantah, de 780 caballos de potencia, y que le permite alcanzar los 220 kilómetros por hora, mientras que la 350, que se piensa dedicar sólo al mercado interior italiano, se le anuncia una velocidad de 175 kilómetros por hora.

Para los más deportistas, Ducati presentó también la versión *Montjuich* de su Pantah 750 FL Réplica, con un peso de sólo 170 kilos y 230 kilómetros por hora de velocidad. Dentro del mismo grupo industrial hay que destacar la presentación de la versión *Paris-Dakar* de la Cagiva Elefant.

Después de la crisis pasada por Laverda, esta marca ha demostrado una gran

vitalidad y está decidida a un total relanzamiento. Prueba de ello es su última realización presentada en el salón, que se ha convertido por derecho propio en una de las estrellas. Se trata de la *Les-*



Morini Excaltibur





Milano 1985



Laverda

Arriba, el modelo Atlas en versión enduro. Abajo, las 350 Lesmo, superdeportiva tricilíndrica, estrella en el Salón milanés.



Harley Davidson

Para los nostálgicos de la marca americana por excelencia, Harley expuso esta versión tipo custom choperizada.



Lambretta

La aportación española más importante fue el prototipo diseñado por Francisco Podadera. En primavera saldrá a la calle, con motor 200

mo 350, dotada de un nuevo motor de tres cilindros y dos tiempos. La configuración de este motor es de uve a 90 grados, con dos cilindros frente a la marcha y el central vertical, admisión por láminas, mezcla de gasolina y aceite separada y refrigeración líquida. El chasis es de aluminio en forma de U. La casa anuncia para esta moto un peso de 160 kilos, que los 55 caballos de su motor la impulsan hasta los 200 kilómetros por hora.

«arma» más efectiva del desierto, una moto con motor bicilíndrico de dos tiempos, de 800 centímetros cúbicos y admisión regulada por láminas y siete tranfers. La potencia que se anuncia para este motor es de 90 caballos, aunque lo más sorprendente es su reducido peso de tan sólo 125 kilos.

La segunda sorpresa Laverda es la versión enduro denominada Atlas, que equipa el motor bicilíndrico de cuatro válvulas, con una cilindrada de 571 centímetros cúbicos, que da una potencia de 50 caballos, que le proporciona una velocidad de 170 kilómetros por hora.

La presencia española estuvo representada por Derbi y Montesa y el prototipo de Lambretta. Derbi presentó los scooter de 50 centímetros cúbicos, y los Variant, con los nuevos diseños de escapes y pinturas. La novedad de Montesa se centraba en la Cota 304, con suspensión posterior progresiva y la adaptación de un freno delantero de disco.

Guzzi también presentó un modelo de enduro, la Duna 750, derivada de la experiencia de la marca con la V75 Baja, que el importador francés llevará al próximo París-Dakar. El motor de esta moto lleva culata de cuatro válvulas y suspensión posterior Double-Link, que le proporciona una mejor transmisión cinemática. Para carretera, Guzzi presentó una nueva Lario V75, con un diseño mucho más turístico, que le permite alcanzar la barrera de los 200. Más llamativo fue el modelo Custom V 35/65, en el más puro estilo chopper.

La presentación del prototipo de Lambretta se vio perjudicado por un error en el transporte desde Madrid, que retrasó su exposición. Una vez en su stand, el diseño español fue muy bien acogido por el público. Esta moto comenzará a rodar en primavera y el primer modelo llevará un motor de 200 centímetros cúbicos y, posteriormente, los técnicos de Eibar tienen pensado montar uno de 125. Habrá dos versiones, lujo, con muchos extras y arranque eléctrico, y otra versión standar muy económica.

Bruno de Prat



También Morini ha presentado un modelo americanizado, la Excalibur 350-501 en versión custom y una característica de conducción que, sobre el papel, parecen sorprendentes. Con el motor 501 es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 170 kilómetros por hora.

Con la vista puesta en el próximo París-Dakar, Husqvarna desveló el



Cagiva Elephant

NUEVO SIERRA SPORT

UNA NUEVA INYECCION DE POTENCIA

El lenguaje cambia. Ahora, precisión es sinónimo de potencia. Un nuevo motor de 2.000 c.c. con inyección electrónica Bosch

L-Jetronic, regulado por ordenador, es la clave tecnológica del Sierra S. 115 CV. Cinco velocidades. Suspensión deportiva. Barra estabilizadora trasera. 190 por hora. Sólo 10 segundos para alcanzar los 100. Tres puertas. Spoiler. Faros antiniebla. Asientos anatómicos con apoyo lumbar y nueva tapicería. Cristales tintados. Elevalunas eléctricos. Volante de competición...

Conozca al nuevo Sierra S en cualquiera de los 400 puntos de Venta y Servicio Ford.



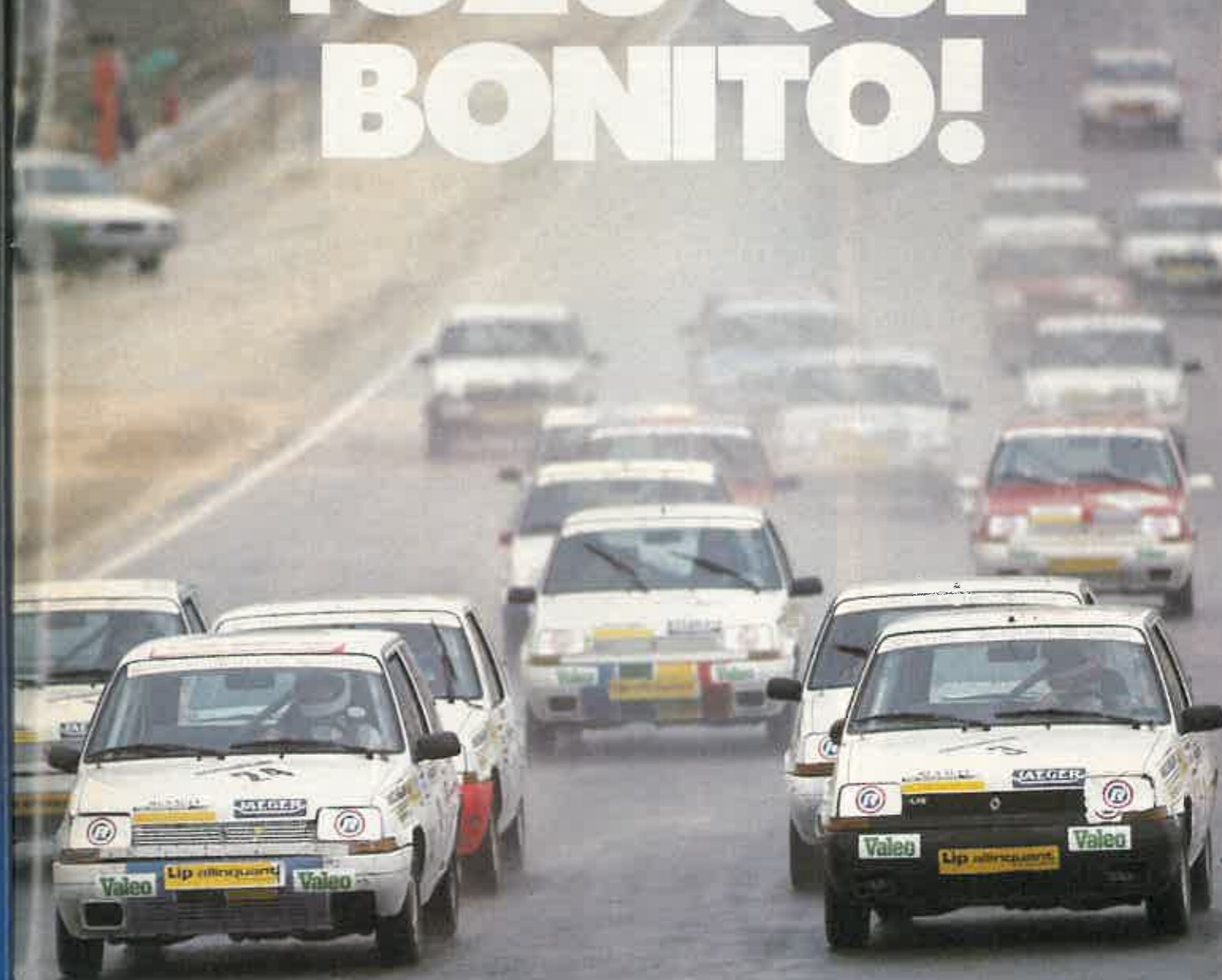
SIERRA. LA FORMA DEL EXITO.


Diseño y Calidad

DEPORTE

JEREZ EN MARCHA

¡OZU QUE BONITO!



La I Prueba de Velocidad-Trofeo Marlboro en Jerez ha sido todo un éxito. A las diez y cuarto en punto del día 8 de diciembre se daba el primer banderazo de salida. El gran esfuerzo realizado por los organizadores ha tenido su compensación, ya que para la jornada inaugural todo estaba preparado y la I Prueba de Velocidad se desarrolló sin problemas. El reto de Jerez de realizar es-

tas carreras cuando aún faltaban por realizar algunas obras importantes, como el asfaltado final de la pista, hizo necesario que se trabajara en turnos ininterrumpidos noche y día, y ha costado casi diez millones de pesetas hacer

posible que la prueba tuviera lugar, dinero que en parte ha sido invertido en la finalización de la pista y la puesta a punto del paddock, obras y materiales que de todas formas estaban previstos en el presupuesto general.

La organización, que no ha escatimado medios materiales ni humanos, ha demostrado que está perfectamente capacitada para hacer frente a carreras importantes. Dispone de un trazado



Motor 16/87

HACER AFICION

JUAN Fernández y Carlos Sainz, sobre todo, fueron los encargados de amenizar a los espectadores los tiempos muertos que siempre hay entre una prueba y otra. La barqueta de Juan, una Ossella BMW, marcó el que ha sido el primer récord del circuito, mientras que Carlos Sainz, con el Renault 5 Maxi-turbo, se dedicó a rodar y rodar siempre apremiado por una larga lista de personas que querían subir con él para conocer el circuito. MOTOR16 fue uno de los privilegiados que pudo conocer el nuevo trazado desde el asiento derecho del Maxi-turbo mientras Carlos Sainz disfrutaba al volante. Otros, menos afortunados, tuvieron que conformarse con rodar en el Tour de Corse.

Si el circuito resulta espectacular desde fuera, mucho más lo es cuando se va en un vehículo po-



Iñigo Osset se llevó el gato al agua en la Copa Turbo. Esabe le esperó al final, pero casi les sale mal la jugada al trompear Osset al final.

Jiménez (n.º 3) fue de los pocos que abollaron la chapa. Un golpe que le dieron y un pinchazo echaron por tierra su buena actuación.



Villota una vez más cumplió con su papel de guardaespaldas. Sasiambarrena, tras una arrancada fulgurante, rompió su motor instantes después.

Romero ganó su segundo campeonato. Abajo, Correcaminos y Albacete «jugando».

tente, aunque no esté especialmente preparado para circuitos, y lo conduce uno de nuestros mejores pilotos. Pese a que el coche no estaba ni con mucho en su mejor momento, ya que después del último rallye no se ha tocado, fue impresionante sentir las brutales respuestas de su motor, que puede llegar a dar hasta 350 caballos, cuando está afinado a tope. Las rectas que desde fuera parecen largas, se recorren en un suspiro y en las curvas, variadas y para todos los gustos en Jerez, se siente la fuerza lateral que nos desplazaría del asiento si no fuera por el cinturón de seguridad que sujeta con fuerza el cuerpo al baquet.

En el puesto del copiloto, la sensación de seguridad y de nobleza del vehículo no se pierde aunque Sainz asegura que no es tan noble como parece y nosotros hemos comprobado que puede parecerlo en sus manos.

sensacional, calificado como uno de los mejores que existen actualmente, y además ha dejado patente que los andaluces están dispuestos a trabajar sin escatimar esfuerzos para que los planes con que ha sido creado su circuito se lleven a cabo en su totalidad, puesto que, pese a lo precipitado de esta carrera y a las precarias condiciones de las instalaciones, todo ha salido bien.

Los primeros en abrir la pista, finalizada justo la noche anterior, fueron los Renault 5 Iniciación, que al igual que el resto de los pilotos tuvieron una corta sesión de entrenamientos libres el

sábado por la mañana, sesión que comenzó con casi una hora de retraso.

El plato fuerte del domingo era sin duda la carrera de Producción, en la que Francisco Romero, el ídolo de la afición andaluza, y el madrileño Miguel Arias se jugaban el título. El tercer hombre en juego, Emilio de Villota, no contaba para el triunfo, puesto que al igual que ocurrió en la última carrera del Jarama tenía tan sólo la misión de guardar las espaldas a Romero y colaborar para que fuera campeón. Sin embargo, este duelo esperado no se produjo, ya que Arias marcaba el sé-

timo puesto en entrenamientos, posición que no pudo remontar mientras se mantuvo en carrera, ya que había jugado la baza de salir con ruedas de agua, con la esperanza de que la pista se encontrara mojada, mientras todos sus rivales montaban neumáticos de seco. Por delante de él, Romero y Villota, con Volkswagen Golf GTi, marchaban en cabeza seguidos por el joven Antonio Albacete, con Toyota Celica y Correcaminos con Renault 11 Turbo, ya que Ruiz Thiery, también con Golf GTi, y Sasiambarrena, con Ford Escort XR3, tuvieron problemas en las prime-



SE ECHO LA FIRMA

LA Fórmula 1 se correrá en Jerez el próximo 13 de abril y también en años sucesivos hasta 1992. Así lo atestigua el contrato firmado la pasada semana por Bernie Ecclestone y el alcalde jerezano, Pedro Pacheco, quien dijo hace tres años que traería el gran circo a su tierra y casi nadie le creyó.

Ahora Jerez es una realidad y Pacheco ha demostrado que puede hacer posible lo que se propone, aunque parezcan ideas descabelladas. El contenido del contrato, que según Pedro Pacheco se hará público la próxima semana, muy pocos lo conocen, pero lo que si se sabe es que existe un compromiso por ambas partes para mantener en Jerez la Fórmula 1 hasta el '92. Además, el acuerdo establece que los hombres de Bernie Ecclestone serán los responsables de organizar las carreras y tendrán un trato especial en el tema publicitario, que no estará monopolizado por ellos.

Al documento primitivo que Bernie Ecclestone traía preparado en su visita a Jerez, los organizadores del circuito andaluz hicieron algunas puntualizaciones y retoques durante la larga negociación que mantuvieron sobre el tema la noche antes de realizar la firma. También Ecclestone, que quedó impresionado del trazado del circuito y los planes futuros de los organizadores, pidió retoques. No quiere que sea un circuito frío como Nurburgring y por ello pide que las tribunas se acerquen más a la pista y se monten otras en la zona de recta, enfrente de los boxes, desde donde no sólo se divise la pista, sino que también los espectadores puedan seguir el movimiento siempre atractivo de boxes. Habrá que esperar a la próxima semana, cuando Pedro Pacheco cumpla su promesa de hacer público el contrato, para averiguar con exactitud los términos del mismo y saber con certeza las obligaciones que Ecclestone ha contraído con Jerez.

ras vueltas cuando iban tercero y cuarto. Sasiambarrena tuvo que abandonar y lo mismo hizo Arias cuando faltaban tres vueltas y después de cambiar las ruedas delanteras de su Golf GTi, aunque el madrileño, que no se resigna a perder el campeonato, puso una reclamación contra las suspensiones y el volante motor del coche de Romero, de cuyo resultado depende el vencedor. La agrupación I fue como siempre para Jonama.

Otro de los platos fuertes era la Copa Turbo, que como todas las pruebas que se disputaron en el circuito jerezano contó con una inscripción excepcional. Esta carrera fue un recital en solitario de Esabe, que se distanció inmediatamente, aunque ya tenía desde el Jarama ganado el trofeo. Por detrás Jiménez, Rodríguez y Osset, seguidos muy de cerca por Bernal y Gilbert luchaban por la segunda plaza, en un apretado pelotón, hasta que un pinchazo relegó a Jiménez a las últimas posiciones. Pero la sorpresa saltó en la última vuelta, cuando Osset, a quien Esabe había esperado y dejado pasar, hizo un trompo en la última curva de la carrera que obligó a su inmediato seguidor a hacer otro para evitar la colisión. Osset salió rápidamente hacia la meta, pero Esabe al intentar hacerlo fue alcanzado por Jiménez, ya con vuelta perdida, a quien previamente había golpeado por detrás Rodríguez. Mientras estos hombres se ponían nuevamente en marcha, Bernal, que llegó segundo a la línea de meta, no la cruzó hasta que lo hizo Rodríguez. Por detrás de él entró Esabe con el coche muy tocado, a quien estuvo a punto de superar Ayuso.



Jodar y López de la Cámara fueron los grandes animadores del Campeonato Fura, mientras Escavias prefirió alejarse de «la lucha». Maguregui (abajo), en la Iniciación, tuvo que trabajar para desbancar a Domecq.

En la Renault Iniciación tres pilotos partían como favoritos: González Bueno, Domecq y Maguregui, pero una salida de pista de González Bueno dejó la cabeza de la carrera convertida en un duelo a dos. Al final el vencedor fue Maguregui pese a que Domecq, que corría en su tierra y se jugaba el segundo puesto en el campeonato, rodó casi siempre en cabeza. Por detrás de ellos



En el Trofeo de Andalucía, Romero dio la vuelta rápida pero de nada le sirvió, no pasó del tercer puesto hasta su abandono. Pepe Macías, con el Manta 400, deleitó con sus cruzadas y ganó en solitario.

Salleras, Puras, Torrejón y Aysa mantenían una apretada lucha por conservar estas posiciones, que se mantuvieron hasta la meta.

El final de la Copa Fura fue de infarto. Dos hombres, Jodar y López de la Cámara, a los que Villaceros no pudo mantener el ritmo, cruzaron la línea de llegada casi a la par, ya que López de la Cámara, que durante toda la



carrera había rodado por detrás de Jodar, intentó un esfuerzo final que casi le dio la victoria. Esta victoria le habría supuesto ser segundo en el campeonato, puesto que se jugaba con Jodar y Villaceros en esta carrera. Por su parte, Escavias, que con terminar y quedar entre los ocho primeros tenía seguro el campeonato, se limitó a rodar en una solitaria y segura quinta posición, alejando cualquier posibilidad de abandono, aunque había marcado el mejor tiempo en entrenamientos.

La jornada la cerraba la prueba de la Federación Andaluza para pilotos de la región, prueba con diecinueve inscritos que dio pie para que los aficionados pisaran su circuito a bordo de las más variadas monturas. José Macías, con el Opel Manta 400 que este año ha utilizado Oñoro en los rallyes de tierra, no tuvo rival, pese a que Francisco Romero y Ricardo Villar disponían para esta prueba de dos Porsche 911 que no resistieron. Por detrás de Macías que cabalgó en solitario desde la primera vuelta y al que los Porsche mientras se mantuvieron en carrera no pudieron acercársele, entró Prados, con Renault Copa Turbo, y Molina, con R-5 GT turbo.

María Jesús Benoit
Fotos: Alex Puyol

PARQUE CERRADO

● El asfalto dio problemas en algunas curvas. La operación de asfaltado tuvo que hacerse con muchas prisas, por lo que la capa de recubrimiento se levantó en algunos puntos cuando empezaron a rodar los coches más potentes. Las zonas afectadas se repararon la noche del sábado, pero se piensa poner otra capa de asfalto

más firme y abrasiva antes de la próxima carrera.

● El origen del trazado de la pista de Jerez es muy curioso. Sandro Rocci, el ingeniero responsable del proyecto, con un sistema sencillo, que incluso habría copiado Gaudí, extendió la cadena de una de sus hijas sobre la mesa y con el dedo fue dando vida a las rectas y curvas de este circuito.

● La climatología del circuito es muy peculiar. El cielo «a cuadros» del sábado por la mañana, un cielo con nubes blancas que recordaban la olas de un mar agitado, fue el aviso definitivo de lluvia. Doce horas después el agua cayó a raudales.

● El trazado del circuito de Jerez ha cautivado a todos los pilotos, desde los más veteranos, como Juan Fernández o Emilio de Villota, hasta los más jóvenes, como Fernando Gómez Blanco, M.^o José Revaldería o Antonio Albacete. El «abuelo» de los pilotos españoles rodó con su Ossella

BMW en un tiempo próximo al minuto cincuenta y cinco segundos, que es ya el primer récord absoluto de la pista.

● Jerez ha sido un milagro nacido a fuerza de trabajo. En la noche del jueves al viernes y del viernes al sábado estuvieron encerradas en el circuito más de dos mil personas que ultimaron los últimos detalles a un ritmo espectacular. Las cuadrillas de trabajadores estaban todavía montando las tribunas el sábado por la mañana.

● El nuevo punto de encuentro para los amantes de las carreras en Jerez se llama La Venta de la Cueva, un mesón situado a menos de un kilómetro del circuito. Las cabezas disecadas de dos toros enormes ya es un símbolo del circuito permanente.

● Antonio Castro, uno de los puntales de la Copa Renault en las últimas carreras, se vio apeado de la cabeza antes de la salida. La rotura de la correa del ventilador le impidió dar



la vuelta de reconocimiento, por lo que no pudo ocupar su puesto en la parrilla y tuvo que salir desde boxes. ● El malagueño Enrique Gluckman rompió el motor de su R-5 Copa durante los entrenamientos oficiales. Pero una hábil gestión le permitió alquilar un motor fresco por cuarenta mil pesetas. El piloto del Team Larios hizo una gran carrera después de ha-

ber terminado el montaje del coche, en medio de un temporal de agua, a las cuatro de la mañana. Gluckman hará de nuevo la Copa Renault Turbo en el 86 con la ayuda de Larios. También su mecánico Juan García se entrenará en la Renault Iniciación.

● Menos suerte tuvo Chefo Abella, que después de viajar hasta Jerez no pudo ni siquiera participar en los entrenamientos oficiales. El motor de su coche se rompió cuando apenas había dado unas cuantas vueltas.

● José Macías, el ganador del Trofeo FAA, tuvo una rara experiencia a los mandos de su Opel Manta 400 cuando salía del circuito. Se quedó tirado sin una gota de gasolina en el depósito y sin un duro en el bolsillo, cuando no había recorrido ni diez kilómetros. Macías es uno de los cerebros preparadores de Meycom, uno de los talleres con más éxito. Y es que ya se sabe, «en casa del herrero, cuchillo de...».

CLASIFICACIONES

PRODUCCION

1, F. Romero (VW Golf GTI), a 105,7 km/h. de media; 2, E. Villota (VW Golf GTI), a 1-92 seg.; 3, A. Albacete (Toyota Celica GT), a 41-66; 4, Correcaminos (R-11 Turbo), a 1-04-87; 5, M. Cantero (T. Samba), a 1-05-02. Vuelta rápida: E. Villota (VW Golf GTI), 2-18-26, a 109,8 km/h. de media.

COPA R-5 TURBO

1, I. Osset, a 102 km/h. de media; 2, R. Rodríguez, a 8-20; 3, J. Bernal, a 8-47; 4, Esabe, a 9-18; 5, M. Ayuso, a 16-71. Vuelta rápida: Esabe, 2-25-34, a 104,4 km/h. de media.

R-5 INICIACION

1, I. Maguregui, a 97,8 km/h. de media; 2, C. Domecq, a 0-37; 3, L. Salleras, a 12-29; 4, J. L. Puras, a 13-01; 5, O. Torrejón, a 13-81. Vuelta rápida: I. Maguregui, 2-32-24, a 99,7 km/h. de media.

CAMPEONATO FURA

1, C. Jodar, a 100,5 km/h. de media; 2, L. de la Cámara, a 0-13; 3, J. I. Villaceros, a 17-75; 4, R. Gallano, a 33-73; 5, J. Escavias, a 46-85. Vuelta rápida: L. de la Cámara, 2-28-97, a 101,9 km/h. de media.

TROFEO DE ANDALUCIA

1, J. Macías (Opel Manta 400), a 106,2 km/h. de media; 2, M. Prados (R-5 Copa Turbo), a 41-67; 3, A. Molina (R-5 GT Turbo), a 43-20; 4, J. Mellado (F. Fiesta XR2), a 1-48-95; 5, A. Troncoso (Seat 131), a 1-50-35. Vuelta rápida: F. Romero (Porsche 911), 2-16-77, a 111,1 km/h. de media.

MOTOS

CADA CUAL CON SU MONTURA

Esta semana pasada se despejaron varias de las incógnitas sobre las monturas de algunos de los distintos pilotos españoles en el próximo mundial. Como ya publicó MOTOR16, Sito Pons firmó con

Honda el contrato según el cual la marca japonesa le cede dos motos como las de Anton Mang, Fausto Ricci, Dominique Sarron y Jean-François Baldé, es decir, el «nec plus ultra» de la marca en la categoría del cuarto de litro.

En el equipo le acompañará Carlos Cardús con dos ejemplares de la carrera-cliente

de 1986, por tanto algo por debajo de la de su eterno rival hoy convertido en su patrono. Honda España y Sito Pons montan el equipo que esperan sea financiado por Campsa, aunque ésta todavía no se ha manifestado. El equipo es quien paga para las motos de Cardús —que aporta su camión-taller— y monta toda la infraestructura precisa. En el plano humano Sito contará con su mecánico de siempre, Santi Mulero, y se ha fichado a Federico Valle como ingeniero responsable de los motores. Este ingeniero era el que desarrolló la moto de Garriga, quien por lo tanto a última hora se ha quedado sin cobertura técnica, lo que le obliga a integrarse más estrechamente dentro del equipo oficial JJ-Cobas.

Por otra parte, Nieto es seguro ya que formará dentro del equipo oficial Derbi, en 80 c.c., que deberá pues mantener seis motos oficiales en la temporada que se avecina. El valleciano también pilotará en 125 las MBA italianas para intentar parar a las Garelli.



II RALLYE BARCELONA

LOS COCHES VOLVIERON A MONTJUICH

Con ocasión del II Rallye Barcelona para clásicos deportivos el circuito de Montjuich volvió a ser escenario de una competición automovilística. Este domingo los participantes procedentes de Madrid, Valencia, Zaragoza y la misma Barcelona que habían ya disputado un recorrido hasta la capital maña, desde la cual, pasando por Lérida,

han retornado para terminar con una prueba en el trazado barcelonés.

El vencedor ha sido uno de los coches más espectaculares, el Alfa Romeo Mille Miglia del matrimonio Bascones. Este es un coche del año 1937 del que se conservan muy pocos ejemplares. Le ha seguido otro Alfa Romeo, en este caso el Spider de los hermanos Forns. Caralt-Ribas con un MGB han sido terceros seguidos por el Mercedes 250 SL de Miquel-Miquel y otro vehículo de la misma marca, éste conducido por Vilanova-Vilanova.

La prueba ha sido un éxito y aspira a convertirse en una de las clásicas de la especialidad como pueden ser las Mille Miglia o el Monte Carlo de Veteranos.

CIRCUITOS ESPERANZA EN CALAFAT

Esta semana la Audiencia de Tarragona debe dar su veredicto al suplicatorio de la Generalitat de Cataluña, según el cual se paralizaría la orden de derribo dictada por el Tribunal Supremo. Ello implicaría que se podrían hacer carreras en el trazado de la Ametlla de Mar. En el momento jubiloso de la inauguración de Jerez, reformas en el Jarama, buenas perspectivas para Cataluña, ¿se imaginan la reapertura de Calafat lo que podría significar? ¡Inimaginable, pero con cuatro trazados dentro de dos años España podría por fin entrar en el Mercado Común!

RALLYES AUDI CAMBIA LA CABEZA

Roland Gumpert, el hasta ahora todopoderoso director deportivo de Audi, ha sido reemplazado, tal y como habíamos anunciado la semana pasada. Gumpert ha dejado el cargo a un ingeniero del departamento técnico llamado Kreiner. Este tendrá como cometido tanto la gestión deportiva como la de ingeniero jefe del depar-



tamento de coches de competición. Según se ha dicho, en lo que se refiere a la dirección deportiva Kreiner podrá ser ayudado por Christian Geisdorfer, el copiloto de Walter Rohrl.

Este, por su parte, ha vuelto a firmar un programa reducido para 1986. Participará sólo en cuatro o cinco pruebas. Las seguras son Montecarlo, Portugal, Acrópolis y San Remo, a las que se añadiría el Tour de Córcega si los resultados hubieran sido buenos en las tres primeras mencionadas. Hannu Mikkola tiene un programa de otras seis pruebas más, con las que se cubriría hasta un total de nueve o diez participaciones oficiales. Este año Audi no tiene ambiciones de conseguir el título mundial, sino que quiere preparar la llegada del grupo S, para el que tendrá el coche un motor central, en 1988.

De todas formas se espera el anuncio de la incorporación de un nuevo piloto al equipo para reforzar la formación en algunas carreras.

Siempre con respecto a Audi, no han especificado todavía con quien o con quienes participarán en el Memorial Attilio Bettega, en Bolonia, este fin de semana. En estas fechas, Rohrl y Mikkola estarán ya entrenando el Rallye de Montecarlo, por lo que será Stig Blomqvist quien participe en la prueba.

PARIS-DAKAR A DOS SEMANAS VISTA

Podemos afirmar casi con toda seguridad cuáles van a ser nuestros representantes en el París-Dakar. Por un lado, en cuatro ruedas sólo estarán los Pegaso de Del Val y Cañellas, a los que se añadirá un vehículo de asistencia integrado por hom-



Boxes

El príncipe Alberto de Mónaco participará en el Raid Paris-Dakar con un Mitsubishi Pajero, el coche vencedor del año pasado.

TAMBIEN en el Dakar participará Hans Heyer, con un camión Iveco, que será un fuerte rival de los españoles Carlos del Val y Salvador Cañellas.

GUY Colsoul volverá a intentar la aventura del París-Dakar con un Opel y sólo dos ruedas motrices. Pero en esta ocasión será con un Kadett GSi de tracción delantera. Su ejemplo lo imitarán el alemán Erwin Weber y el británico Wood, este último reciente vencedor del RAC en grupo A siempre con un GSi. Con Opel Manta 400 podrían tomar la salida los británicos Jimmy McRae y Russell Brookes.

VIC Prestonn jr. participará en el París-Dakar con un Lancia Rally Abarth. El coche lo debería haber llevado Attilio Bettega. Chardonnet, que se encargará de asistirlo, ha designado al keniano en su lugar.

S AAB ha decidido abandonar la Fórmula 3 en vista del desembolso económico que representaba la puesta a punto de su motor y el que todos sus ingenieros estén volcados en el proceso de reducción de la contaminación de sus motores de serie.

R ENÉ Metge había, que intentado el batir el récord de los hermanos Marreau —como él unos antiguos vencedores del París-Dakar—, en la travesía El Cabo Argel, ha abandonado en su propósito. Retrasado en la primera parte del recorrido, se han encontrado posteriormente con que los argelinos les prohibían el paso por haber comenzado su viaje en Africa del Sur.

PAUL Belmondo correrá el año que viene en Fórmula 3.000, siempre bajo los colores del equipo de Dave Price.

COMO se esperaba, Rothmans ha anunciado su retirada de la competición, tanto en España como en el resto de Europa. Sólo patrocinarán a los Porsche en pruebas París-Dakar, Faraones, etcétera. En España, su retirada no compromete para nada el programa de Salvador Serviá.



bres de ENASA. En motos, Carlos Mas espera ser de la partida, y para ello intenta que Sema-Yamaha compre la moto de Yamaha Italia con la que Picco fue el más veloz en los Faraones. Esta moto tiene un costo superior al millón y medio de pesetas, pero es de las más competitivas. Sus sponsors personales, Ducados principalmente, son los que le permi-

tirán montar la infraestructura precisa, que incluirá un Mercedes pilotado por Juan Porcar y Rosendo Touriñan. Alberto Molina, hermano de la conocida actriz Angela Molina, tomará parte en moto, y también Oriol Tauler, que ya lo intentase el año pasado, saldrá con su misma Yamaha de aquella ocasión. La cuenta atrás ya ha comenzado.

Sito ficha a Cardús



J. M. CASANOVAS

«Todo lo que se propone, lo consigue.» Así nos definió en cierta ocasión un íntimo amigo suyo a Sito Pons. Dio en la diana. Estamos ante un tipo tan ambicioso como profesional, que sabe lo que quiere y siempre elige el mejor camino para no fallar en su objetivo. Su cerebro es una computadora y se ha revelado como un excelente relaciones públicas.

Un buen día, cuando decidió que lo suyo era la moto, se buscó un padrino en forma de manager que le abriera las primeras puertas. Manuel Burillo se convirtió desde aquel día en su ángel de la guarda. Posteriormente, siguiendo su escalada, su meta se centró en el mundial y consiguió lo que parecía imposible, crear una escudería con Antonio Cobas como cerebro y se lanzó al Continental Circus con más ilusión que medios. El próximo peldaño fue la categoría reina. Con un palmarés internacional que sólo incluía una victoria de Gran Premio —Jarama, 1984— conquistó un puesto en Suzuki a la sombra de un ex campeón mundial, Franco Uncini. De la noche a la mañana, pasó a codearse con los «tigres» de 500 c.c. acumulando experiencia y sabiduría.

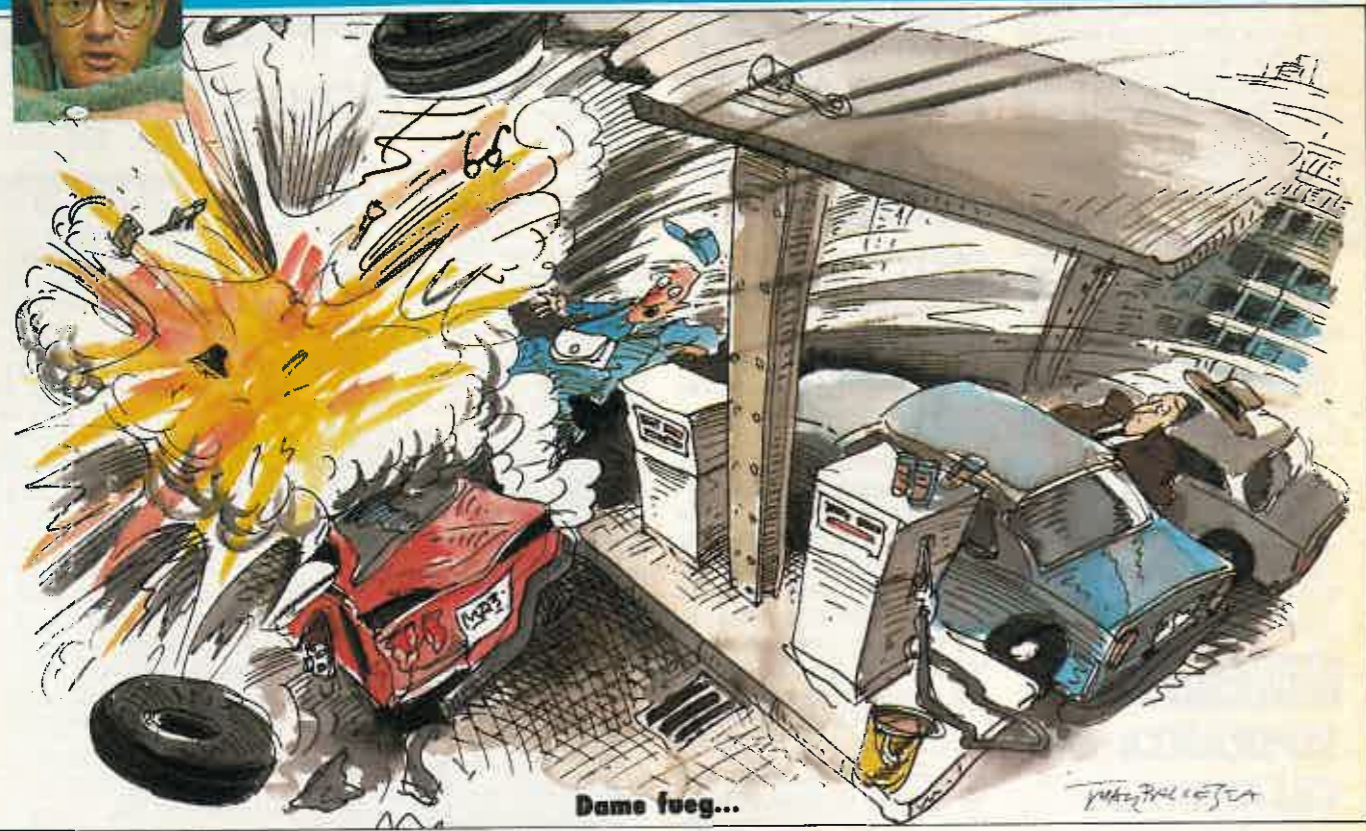
El penúltimo gran reto de Sito Pons ha sido fichar por la escudería más potente del mundo. Con inteligencia vislumbró que su futuro en la categoría del me-

dio litro era complicado y decidió bajar un escalón para situarse de nuevo en la órbita de los 250 c.c. No se anduvo con chiquititas. Su objetivo número uno era ocupar la plaza que Freddie Spencer dejaba libre tras el doble campeonato. Pocos apostaban por su éxito. Pero lo dicho, cuando Sito se fija un objetivo es constante y tenaz, incansable y listo.

Viajó a Japón y en el circuito de Suzuka demostró sus ambiciones, confirmó sus posibilidades y se trajo un acuerdo que la pasada semana ratificó con la firma en Barcelona. Hasta el mismísimo gerente de Honda Racing Competición viajó a la Ciudad Condal para firmar un compromiso que sitúa a Sito en el sendero del título mundial. Tendrá la mejor moto, tiene ya la experiencia necesaria y no le fallarán los recursos económicos.

Y para terminar de confirmar esta teoría de que todo lo que se propone consigue, un postrer ejemplo. Soñó con capitanear una escudería española ciento por ciento y en echar una maho a Carlos Cardús, compañero de fatigas en los comienzos difíciles y que se encontraba en una peliaguda encrucijada. Pues no lo duden, Sito ha fichado para Honda a Cardús. Hay categorías, sin embargo. El tendrá dos máquinas oficiales y Tiriti se tendrá que conformar con las carreras cliente mejoradas. Menos da una piedra. Más vale «honda» en mano, que ciento volando...

BALLESTA



Dame fueg...



FIAT UNO

EL Fiat Uno sería el modelo que Seat hubiera fabricado, en lugar del Ibiza, de no haberse roto los acuerdos entre ambas marcas. Es un automóvil perteneciente a lo que podríamos llamar la nueva generación; fue presentado a primeros de 1983 y ese mismo año consiguió el galardón de Coche del Año en Europa. La relación entre el tamaño y la habitabilidad es muy fa-

vorable, y el motor tiene un rendimiento óptimo, con unas prestaciones y consumos de alto nivel. La terminación no es una de sus mayores virtudes, ya que muchos elementos no encajan bien y producen vibraciones. Hay cuatro variantes mecánicas, una de ellas con turbo, además de una versión con motor de gasoil. La carrocería puede ser de tres o cinco puertas.



Motor 16

LANCIA.

DE RALLYES.

Tarjetas Postales



Xavier Domingo

LA tan británica ciudad de Bilbao da hoy en día una impresión de anarquía rifeña, si nos atenemos a la total indisciplina de los automovilistas a la hora de aparcar y a la absoluta indiferencia de la autoridad municipal ante la caótica situación de las calles. Poco importa. Si vais a Bilbao en auto, dejadlo durante los días que estéis en la capital vizcaína en el aparcamiento del hotel y utilizad taxis o piernas. A pesar de que tampoco es Bilbao una ciudad excesivamente grata para el peatón —debido, precisamente, a la anarquía motorizada—, los descubrimientos y las sorpresas abundan en el casco urbano y personalmente siento predilección por el Bilbao del crecimiento de fines y principios de siglo, el Bilbao «manchesteriano», el del surgimiento de una poderosa burguesía urbana en el remolino de la revolución industrial. Ese Bilbao aún no ha encontrado a su novelista (Baroja se detuvo más atrás) y la saga de los grandes forjadores y navieros espera todavía a su biógrafo y cronista. Los barrios de casas sólidas, macizas, ricas, con solemnes escaleras llenas aún del buen olor de una cocina ancestral. Ni demasiado lejos, ni demasiado cerca de la ría y su férreo y petrificado paisaje industrial. La belleza brutal de los Altos Hornos

Nuestro gran Bilbao

recortados en el cielo plomizo. Una tremenda nostalgia. Una mórbida sensación de fin de era. De agonía de una época. Y la esperanza, eso sí, de la reconversión. La esperanza sobre todo se basa en la enérgica ingeniosidad de los bilbaínos y en el orgulloso deseo de volver a ser. De eso se habla sin cesar en el hall del Ercilla, que es como el gran foro de Bilbao. El lugar de encuentro. El sitio de contacto y reunión del todo Bilbao, el de las chapelas peneuvistas, el de los socialistas que esperan a un nuevo Indalecio, el de los abertzales y el de los «españolistas». Como en los salones del Far West, al entrar en el hall del Er-

cilla, todo el mundo deja el Colt en el guardarropas. La convivencia es posible, la convivencia es necesaria, la convivencia es un hecho. A dos pasos, San Mamés. Ningún aficionado al fútbol pronuncia el nombre del estadio bilbaíno sin respetuosa reverencia. Hoy el campo de fútbol está incrustado en la ciudad y es como su corazón. Construcción severa, estructura antigua, británica y clásica. Tonos de moho y de herrumbre, entre los que destaca aún más el verde tapiz de hierba ahumada. Un lugar para el fútbol, a la medida del fútbol bilbaíno. Aquí se ha cultivado siempre un fútbol de escuela inglesa, mejorada a menudo con la alegría de jugadores de técnica individual rayana en la perfección. Las horas de gloria han estado hechas de esa detonante mezcla. Las de decaimiento vienen cuando falla alguno de esos ingredientes. La ciudad es existencialmente tradicional. En la mesa, lo popular y lo refinado han sabido hallar fórmulas que son como cánones: los bacalao a la vizcaína, o club navero o al pil-pil. Se podrán hacer nuevos inventos culinarios. Pero ahí queda eso y de una vez por todas. Como antifonas gregorianas comestibles: la perfección y la inmutabilidad.

1900 ha sido un año marcado por los éxitos Lancia. La ya mítica marca italiana es campeona de España de Rallyes con S. Serviá y J. Sabater a los mandos de un Lancia Rally 037. Con este campeonato, son ya 4 los títulos absolutos conseguidos en España en los últimos 6 años. Victoria tras victoria, la tecnología Lancia ha impuesto su fiabilidad en España, Europa y Africa. Primer puesto en el Campeonato de Europa, en el Campeonato Italiano, en el de Bélgica, en el de Kenya, y en el Campeonato de Rally Open de Italia. Así es la tecnología Lancia. La que triunfa en todos los terrenos. La que está en todos los modelos Lancia de serie. También en el coche que tu puedes adquirir.



la diferencia de viajar en LANCIA



LA NUEVA OLA

70 S



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.301 c.c. (86,4 x 55,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble cuerpo. Compresión: 9,1 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 42 litros. Potencia máxima: 70 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 10,2 mkg. a 2.900 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 13 km/h.; 3.ª, 19,9 km/h.; 4.ª, 27,8 km/h.; 5.ª, 34,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topos: 4. Diámetro de giro: 9,4 metros.

FRENO Sistema: Discos delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y semiindependiente detrás.

RUEDAS Llantas: De acero, de 4,5 x 13. Neumáticos: 155/70-PESO En orden de marcha: 750 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Uno 45 3P	903	45	140	6,6	8,6	65
Uno 55 3P	1.116	55	148	6,4	8,5	13
Uno 55 5P	1.116	55	148	6,4	8,5	10
Uno 70 3P	1.301	70	165	6,7	8,8	63
Uno 70 5P	1.301	70	165	6,7	8,8	63
Uno Turbo	1.301	105	200	7,8	10,1	—
Uno Diesel 3P	1.301	45	148	6,7	5,8	42
Uno Diesel 5P S	1.301	45	148	6,7	5,8	42



Motor 16

Tarjetas Postales

LA tan británica ciudad de Bilbao da hoy en día una impresión de anarquía rifeña, si nos atenemos a la total indisciplina de los automovilistas a la hora de aparcar y a la absoluta indiferencia de la autoridad municipal ante la caótica situación de las calles.

Poco importa. Si vais a Bilbao en auto, dejadlo durante los días que estéis en la capital vizcaína en el aparcamiento del hotel y utilizad taxis o piernas. A pesar de que tampoco es Bilbao una ciudad excesivamente grata para el peatón —debido, precisamente, a la anarquía motorizada—, los descubrimientos y las sorpresas abundan en el casco urbano y personalmente siento predilección por el Bilbao del crecimiento de fines y principios de siglo, el Bilbao «manchesteriano», el del surgimiento de una poderosa burguesía urbana en el remolino de la revolución industrial.

Ese Bilbao aún no ha encontrado a su novelista (Baroja se detuvo más atrás) y la saga de los grandes forjadores y navieros espera todavía a su biógrafo y cronista. Los barrios de casas sólidas, macizas, ricas, con solemnes escaleras llenas aún del buen olor de una cocina ancestral. Ni demasiado lejos, ni demasiado cerca de la ría y su férreo y petrificado paisaje industrial. La belleza brutal de los Altos Hornos



Nuestro gran Bilbao

recortados en el cielo plomizo. Una tremenda nostalgia. Una mórbida sensación de fin de era. De agonía de una época. Y la esperanza, eso sí, de la reconversión. La esperanza sobre todo se basa en la enérgica ingeniosidad de los bilbaínos y en el orgulloso deseo de volver a ser.

De eso se habla sin cesar en el hall del Ercilla, que es como el gran foro de Bilbao. El lugar de encuentro. El sitio de contacto y reunión del todo Bilbao, el de las chapelas peneuvistas, el de los socialistas que esperan a un nuevo Indalecio, el de los abertzales y el de los «españolistas». Como en los salones del Far West, al entrar en el hall del Er-

Xavier Domingo

cilla, todo el mundo deja el Colt en el guardarropas. La convivencia es posible, la convivencia es necesaria, la convivencia es un hecho.

A dos pasos, San Mamés. Ningún aficionado al fútbol pronuncia el nombre del estadio bilbaíno sin respetuosa reverencia. Hoy el campo de fútbol está incrustado en la ciudad y es como su corazón. Construcción severa, estructura antigua, británica y clásica. Tonos de moño y de herrumbe, entre los que destaca aún más el verde tapiz de hierba ahumada. Un lugar para el fútbol, a la medida del fútbol bilbaíno. Aquí se ha cultivado siempre un fútbol de escuela inglesa, mejorada a menudo con la alegría de jugadores de técnica individual rayana en la perfección. Las horas de gloria han estado hechas de esa detonante mezcla. Las de decaimiento vienen cuando falla alguno de esos ingredientes.

La ciudad es existencialmente tradicional. En la mesa, lo popular y lo refinado han sabido hallar fórmulas que son como cánones: los bacalao a la vizcaína, o club ranero o al pil-pil. Se podrán hacer nuevos inventos culinarios. Pero ahí queda eso y de una vez por todas. Como antifonas gregorianas comestibles: la perfección y la inmutabilidad.

1985. OTRO AÑO PARA LANCIA.

LANCIA 037. CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES.

GRUPO BARRIC

1985 ha sido un año marcado por los éxitos Lancia. La ya mítica marca italiana es campeona de España de Rallyes con S. Serviá y J. Sabater a los mandos de un Lancia Rally 037. Con este campeonato, son ya 4 los títulos absolutos conseguidos en España en los últimos 6 años.

Victoria tras victoria, la tecnología Lancia ha impuesto su fiabilidad en España, Europa y África. Primer puesto en el Campeonato de Europa, en el Campeonato Italiano, en el de Bélgica, en el de Kenia, y en el Campeonato de Rally Open de Italia.

Así es la tecnología Lancia. La que triunfa en todos los terrenos. La que está en todos los modelos Lancia de serie.

También en el coche que tu puedes adquirir.



la diferencia de viajar en LANCIA



Hemos reinventado la rueda. Con la primera sierra de hoja giratoria.

Contornear curvas cerradas es difícil, incluso con una sierra de vaivén. El cable molesta. La mano debe retorcerse, y el cuerpo contorsionarse, para seguir el corte. Por eso, Black & Decker ha diseñado su sierra «Scroller».

Bloquee Vd. la hoja, y puede usarla como una sierra de vaivén normal. Desbloquéela, y basta la punta de los dedos para guiar el mando giratorio, contorneando suavemente las curvas más intrincadas. El cuerpo de la «Scroller» permanece en el ángulo más cómodo para usted.

Como todas las grandes ideas, es muy simple. Llevarla a la práctica, no tanto. Tener ideas que trabajen, es el poder de los mejores. Como Black & Decker.



Toma para acoplamiento de extracción de polvo.

SIERRA DE VAIVEN «SCROLLER» DN 538 SE Electrónica 350 W. Variador electrónico de velocidad. Capacidad de corte: Madera 55 mm. Plástico 35 mm. / Acero 3 mm.

Black & Decker es líder en el sector de herramientas electro-portátiles. En España y en todo el mundo.

BLACK & DECKER
El Poder en sus manos.

Martillo Percutor Electro-Neumático D 425 RE.



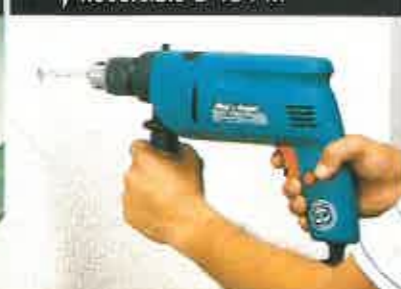
Taladro atornillador autónomo C 410 R.



Mini-Amoladora DN 11



Taladro Percutor Electronico y Reversible D 154 R.



COMPARATIVA

RENAULT 9-1.700 FRENTE A MALAGA Y ORION

MOTOR 16

14 de diciembre 1985 Núm. 112 • 200 ptas.

LOS COCHES DEL 86
REGALAMOS
2 FICHAS

TODO SOBRE EL KADETT ESPAÑOL



NUEVOS



CHRYSLER
MASERATI

PORSCHE
RINSPEED R69



PRUEBA A FONDO : AUDI 200 QUATTRO