

PRUEBA



**BMW 325i:
171 CABALLOS
Y 220 Km/h.**



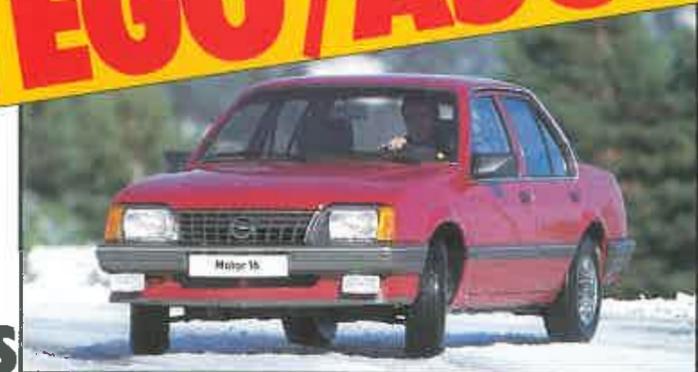
**MG
Montego
2.0 EFI**

**COMPARATIVA
MONTEGO / ASCONA**

NOVEDAD



**MASERATI
36 VALVULAS**



**Opel
Ascona
GLS 1.8 E**

VIENE EL PORSCHE DEL 86

EXCLUSIVA



El poder en sus manos. Con percusión electroneumática.

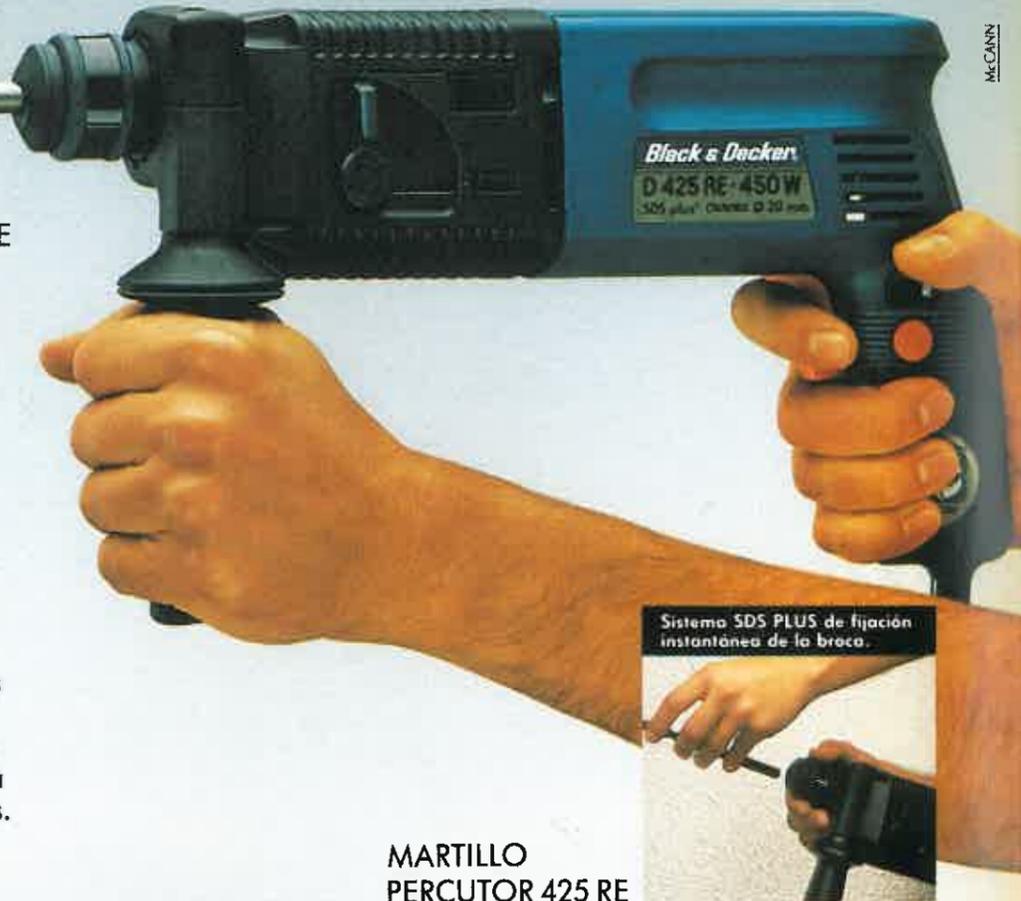
Perforar en hormigón agujeros de hasta 20 mm. de diámetro, tres veces más rápido que con un taladro percutor, está en su mano. Con el sistema

de percusión electro-neumática (por pistón compresor) del nuevo martillo percutor D425 RE de Black & Decker.

Atornillar, destornillar y taladrar en acero, madera o plástico desde cero hasta 2.500 r.p.m., está en su mano.

Con la reversibilidad de giro y el control electrónico de velocidad con arranque lento del nuevo martillo percutor D 425 RE de Black & Decker.

Ponemos en sus manos el poder de las ideas. Ideas que trabajan para usted. Algo que sólo está al alcance de los mejores. Como Black & Decker.



Sistema SDS PLUS de fijación instantánea de la broca.

MARTILLO PERCUTOR 425 RE
Electro-Neumático y Reversible 450 W.
Capacidad de perforación en hormigón: 20 mm. Ø

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.

Sierra de contornear «Scroller» DN 538 SE.

Taladro Atornillador Autónomo SC 522 R.

Sierra circular DN 227.

Taladro Percutor D 142.



RENAULT 11

DESDE hace mucho tiempo, el R-11 está ocupando el primer lugar de los vehículos que más se venden en España. Este éxito se debe, sin duda, a que es un coche muy equilibrado y con una gran variedad de versiones donde el usuario puede elegir. Concretamente hay seis motores diferentes, que van desde el supereconómico que monta el GTC hasta el de 105 caballos de

potencia y turbocompresor. Los R-11 se distinguen por la calidad de acabado óptima de Renault y una suavidad de mandos que hace la conducción sumamente agradable. Existe también una versión diesel, un motor antiguo y no muy brillante, pero que logra unos consumos aceptables y mantiene el resto de las cualidades de sus hermanos de gama.



también han robado

ante la aventura de encontrar al automovilista que no le hayan robado el autorradio en alguna ocasión. Es imposible, desde luego, pero es difícil. Tres días después de poner el último número de MOTOR que se desvelaba que en España se han dirigido a nuestra revista su «caso» particular. Los amigos, quizá sin proponérselo, han batido récords en esta modalidad de desmarca nacional, por el momento un colega al que le han robado el autorradio en lo que va de año. De cuando en cuando, son varios los casos conocidos, claro, de una muestra insigne de que el país está lleno de auténticos ladrones de autorradio.

Motor 16

para todos los gustos. Por ejemplo, el autorradio que muy recientemente se

compró un impresionante Mercedes. «Después de pagarlo —dice— me fui directamente a mi casa. Lo aparqué en la puerta y subí a buscar a mi mujer para darle una sorpresa... Y la sorpresa me la llevé yo cuando, cuatro minutos más tarde, me encontré con el cristal roto y sin radio.» Bueno, pues historias por el estilo hay miles. Tantas que se podría escribir una antología titulada «A mí también me han robado», que es la frase más usual en estos casos.

Lo verdaderamente difícil es acabar con esta plaga de mangantes que está causando un daño feroz a los industriales de este sector y a los sufridos automovilistas. Hay algunos remedios, pero de escasa eficacia. Sin embargo, en las manos de todos está la única solución viable: no comprar nunca una radio que haya sido robada. Aparentemente, esta es una fórmula barata de tener música en el coche. Sin embargo, a medio plazo sólo, el comprador se dará cuenta de que el «remedio» ha sido más caro que la enfermedad. En cuanto le roben un par de veces ya se habrá acabado la ganga. Si todos los automovilistas españoles decidieran con firmeza no acudir al «mercado negro» de la autorradio, además de dejar de cometer un delito, acabaríamos de una vez por todas con esa lacra que sólo sirve para que algunos intermediarios se forren, a cuenta de unos pobrecillos que roban para pagarse su diaria consumición de droga.

Félix Lázaro
Motor 16 / 3

Pruebas: José Antonio (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 Rosé. Plaza Gaià Placida, 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 Compras y Vendas: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex: 43974 nyre e.

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Impresión: 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.



27 A FONDO	BMW 325i
34 FRENTE A FRENTE	Ascona/Montego
43 CUENTENOS SU CASO	



51 MOTOS	Vespino AL/Cady E-14
54 OCIO	El tiempo sobre ruedas
58 DEPORTE	Camel Trophy
62	Memorial Bettega
66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

El poder Con percusión

Perforar en hormigón agujeros de hasta 20 mm. de diámetro, tres veces más rápido que con un taladro percutor, está en su mano. Con el sistema

de percusión electro-neumática (por pistón compresor) del nuevo martillo percutor D425 RE de Black & Decker.

Atornillar, destornillar y taladrar en acero, madera o plástico desde cero hasta 2.500 r.p.m., está en su mano.

Con la reversibilidad de giro y el control electrónico de velocidad con arranque lento del nuevo martillo percutor D 425 RE de Black & Decker.

Ponemos en sus manos el poder de las ideas. Ideas que trabajan para usted. Algo que sólo está al alcance de los mejores. Como Black & Decker.

EL LIDER



11 GTX

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.721 c.c. (81 x 83,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 47 litros. Potencia máxima: 80 CV a 5.000 rpm. Par máximo: 13,8 mkg. a 3.250 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 22,3 km/h.; 4.ª, 30,5 km/h.; 5.ª, 37,1 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Sistema: Discos delante, tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 900 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litro/100 km.	Costo/km. 15.000 km/afío	Probado en el número
R-11 GTC	1.237	56	149	7,1	8,87	—
R-11 GTL	1.397	60	149	7,6	9,27	60
R-11 GTS	1.397	72	159	7,9	9,62	6
R-11 TSE	1.397	72	159	7,9	9,62	6
R-11 GTX	1.721	80	169	8,2	9,90	69
R-11 TXE	1.721	80	169	8,2	9,90	86
R-11 Turbo	1.397	105	183	8,7	10,72	51
R-11 GTD	1.595	55	148	7,0	5,96	48

Motor 16



Sistema SDS PLUS de fijación instantánea de la broca.

MARTILLO PERCUTOR 425 RE

Electro-Neumático y Reversible 450 W. Capacidad de perforación en hormigón: 20 mm. Ø

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.

Sierra de contornear «Scroller» DN 538 SE.

Taladro Atornillador Autónomo SC 522 R.

Sierra circular DN 227.

Taladro Percutor D 142.

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontyviarne. 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). Redacción: María Jesús Benicé, 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 Meillerey (Francia); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria de Dirección: Mariana Ohliger. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la 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 Cabina Ruc. Plaça Gaià Flacida, 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 planta. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cerviá, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (IMPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicidad: Babilino 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	Porsche 911 1986
11	Maserati 420 S



12 FUERA DE SERIE	Bubu 505-C
19 MERCADO	Ofertas de la semana
20	Precios de coches nuevos
22	Precios de coches usados



27 A FONDO	BMW 325i
34 FRENTE A FRENTE	Ascona/Montego
43 CUENTENOS SU CASO	



51 MOTOS	Vespino AL/Cady E-14
54 OCIO	El tiempo sobre ruedas
58 DEPORTE	Camel Trophy
62	Memorial Bettega
66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

A mi también me han robado

Es apasionante la aventura de encontrar a un automovilista que no le hayan robado el autorradio en alguna ocasión. No es imposible, desde luego, pero es francamente difícil. Tres días después de ponerse a la venta el último número de MOTOR 16, en el que se desvelaba que en España se roba un radiocassette por minuto, numerosos lectores se han dirigido a nuestra revista para contarnos su «caso» particular. Los amigos de lo ajeno, quizá sin proponérselo, han batido auténticos récords en esta modalidad delictiva. La plusmarca nacional, por el momento, la ostenta un colega al que le han robado cinco «aparatos» en lo que va de año. De cuatro, sin embargo, son varios los casos conocidos. Hablamos, claro, de una muestra insignificante, porque el país está lleno de auténticos mártires en este terreno.

Hay casos para todos los gustos. Por ejemplo, el del señor que muy recientemente se compró un impresionante Mercedes. «Después de pagarlo —dice— me fui directamente a mi casa. Lo aparqué en la puerta y subí a buscar a mi mujer para darle una sorpresa... Y la sorpresa me la llevé yo cuando, cuatro minutos más tarde, me encontré con el cristal roto y sin radio.» Bueno, pues historias por el estilo hay miles. Tantas que se podría escribir una antología titulada «A mi también me han robado», que es la frase más usual en estos casos.

Lo verdaderamente difícil es acabar con esta plaga de mangantes que está causando un daño feroz a los industriales de este sector y a los sufridos automovilistas. Hay algunos remedios, pero de escasa eficacia. Sin embargo, en las manos de todos está la única solución viable: no comprar nunca una radio que haya sido robada. Aparentemente, esta es una fórmula barata de tener música en el coche. Sin embargo, a medio plazo sólo, el comprador se dará cuenta de que el «remedio» ha sido más caro que la enfermedad. En cuanto le roben un par de veces ya se habrá acabado la ganga. Si todos los automovilistas españoles decidiéramos con firmeza no acudir al «mercado negro» de la autorradio, además de dejar de cometer un delito, acabaríamos de una vez por todas con esa lacra que sólo sirve para que algunos intermediarios se forren, a cuenta de unos pobrecillos que roban para pagarse su diaria consumición de droga.



Forges, en la revista «Tráfico».

Bocinazos

¿Por qué no existe una normativa sobre homologación de cadenas y otros objetos antideslizantes?

¿Cuándo se prohibirá que los niños pequeños viajen en las plazas delanteras?
¿Cuándo habrá, al menos, una campaña informativa sobre los peligros que esto encierra?

¿Cuándo aprenderán los automovilistas españoles a que tienen preferencia quien ya ha iniciado la maniobra de adelantamiento sobre el que se ha limitado a señalizarla?

¿Por qué en las autoescuelas no comienzan por enseñar a sus alumnos a sentarse al volante correctamente?

¿Por qué hay piezas de repuesto del Seat Ibiza que tardan más de dos meses en servir a quienes las necesitan?

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



FELICITACION VENTUROSO 1986

PARECE que fue ayer, pero no es cierto. Con esta Navidad ya ha pasado otro año. Un 1985 que todos queremos olvidar rápidamente porque ha sido muy duro, sin paliativos. Casi podría decirse que este fue el año en que vivimos

peligrosamente. Al final, tuvimos un pequeño premio, como la bajada de la gasolina. Es un modo de encarar con optimismo el nuevo año, que parece preñado de interrogantes, pero también de esperanzas para el mundo del motor. Habrá que esperar, sin embargo, otros doce meses para despejar las incógnitas. Mientras, MOTOR16 desea a todos sus lectores una feliz Navidad y un venturoso Año Nuevo, comunitario y todo.



HUMOS POLUCION PELIGROSA

LA situación anticiclónica y las persistentes nieblas provocaron la pasada semana que los niveles de contaminación registrasen cotas alarmantes en muchas ciudades españolas. En Madrid y Barcelona, las autoridades municipales se vieron obligadas a tomar medidas restrictivas para el uso de automóviles privados, hasta que se rebajen los niveles peligrosos. Mientras tanto, y ante las protestas de muchos vecinos, se sigue observando que los autobuses urbanos y de líneas periféricas, en ocasiones con más de quince años encima, son los que más humos contaminantes aportan a la atmósfera.

PEUGEOT 205 GTI, MAS POTENTE

EL modelo estrella de la gama Peugeot 205, el modelo GTI, va a evolucionar muy seriamente a lo largo de 1986. En febrero del próximo año saldrá a la calle una «serie 2» del 205 GTI; el coche no tendrá modificaciones estéticas, pero el motor de 1,6 litros de cubicaje pasará de los 105 caballos de potencia actuales hasta el valor de 115 caballos. Durante los primeros compases del próximo otoño, durante el Salón de París, se presentará la otra novedad, el 205 GTI con motor de 1,9 litros de cubicaje;

esta versión no tendrá mucha más potencia que la actual, ya que se quedará en 123 caballos, pero sí aumentará la elasticidad de marcha.

ANIVERSARIO 50 AÑOS DEL 2 CV

AHORA hace cincuenta años que se concibió el proyecto de automóvil que ha llegado a nuestros días como el 2 CV. Todo comen-



zó cuando en 1935 Pierre Jules Boulanger se dio cuenta de que los coches a motor eran demasiado caros, y que era necesario hacer «un coche capaz de transportar a dos personas y cincuenta kilos de patatas a sesenta kilómetros por hora, consumiendo tan sólo tres litros a los cien». A partir de este momento, los diseñadores de Citroën comenzaron a trabajar y en 1939 estaba construida la primera serie de 250 vehículos. Desafortunadamente, durante la guerra quedaron destruidos todos menos uno; único superviviente de la primera serie. En el Salón de París de 1948 se presentó el 2 CV en su formato actual, con notables mejoras respecto del prototipo inicial, y comenzó su producción en grandes



CADILLAC ALLANTE, TRANSOCEANICO

EL próximo modelo de prestigio de Cadillac, el coupé Allanté diseñado por los talleres Pininfarina, va a salir al mercado durante los últimos días del 86 o a primeros del 87.

Las carrocerías del Cadillac se harán en Turín y después saldrán hacia Detroit, por vía aérea, embarcados en dos Boeing 747, uno de Alitalia y otro de Lufthansa; los dos

Jumbo se encargarán de transportar 175 carrocerías cada semana en un puente aéreo sin precedentes. Está prevista una producción de 50.000 unidades a lo largo de seis años

y para Pininfarina supondrá un considerable aumento de su negocio, que pasará desde los 18.000 millones de facturación actuales a más de cuarenta y cinco mil millones de pesetas. El Cadillac Allanté va a luchar con los Mercedes coupé; se prevé que su precio se mueva alrededor de los ocho millones.

series. Durante todos estos años, las hazañas del 2 CV han sido múltiples, desde atravesar los desiertos africanos hasta subir al monte Chacaltaya, a más de cinco mil metros de altura. Ahora, su producción toca a su fin y los planes de la Citroën son de mantenerla sólo durante un par de años más.

PREMIO SEAT MALAGA, COCHE DEL AÑO

EL Seat Málaga ha conseguido el título de Coche del Año, según la encuesta organizada por el diario «ABC» entre 55 periodistas. El Málaga ha ganado la votación con 297 puntos, el modelo de Seat fue destacado por 49 periodistas y en seis ocasiones obtuvo la máxima puntuación, un diez. El Renault 5 ha quedado en segundo lugar con 284 puntos; el R-5 fue votado por 52 jurados. El tercer puesto ha sido para el Ford Scorpio, que recibe así el acésit correspondiente al mejor importado.



USA SE ACABARON LAS REBAJAS

LAS rebajas de verano no se prolongarán en Estados Unidos. La decisión primera de General Motors, secundada después por otros fabricantes, de ofrecer



atractivos incentivos financieros para favorecer las ventas, supuso un gran crecimiento de las mismas, que en octubre se frenaron ante la expectativa de nuevas ofertas. Ahora, GM tiene 82 días de invendidos, en lugar

de los 60 que se considera como normal, ya que se ha estado produciendo a marchas forzadas, incluso con semanas de seis días. En enero, pues, los norteamericanos no tendrán las clásicas rebajas.



Verde y Rojo

● El Ayuntamiento madrileño sólo se acuerda de Santa Bárbara cuando truena. Nos parece muy bien que se controle el nivel de emisión de humos de los coches, pero no cuando ya los niveles de contaminación han alcanzado niveles preocupantes..., y lo mismo decimos de las calefacciones.

● Televisión Española prepara ya la retransmisión del GP de España de Fórmula 1 en Jerez, cuyo circuito ha sido visita-

do por los técnicos y se ha decidido utilizar nada menos que 19 cámaras. Al menos no se ha improvisado en esta ocasión.

● El responsable de los dibujos del «nudo sur» de la M-30 será un buen delineante, pero ha tenido la habilidad de hacer un boceto absolutamente ininteligible, con lo que los anuncios en la prensa han servido para nada.

● «Baja Sport» no sólo ha logrado situar a la baja española en un primerísimo lugar internacional, sino que se ha lanzado a organizar otra prueba similar en los desiertos almerienses. Estas iniciativas merecen el mejor de nuestros aplausos.



PORSCHE 911 CORAZON NUEVO Y PIEL ESTIRADA

LA imagen clásica del Porsche 911 va a cambiar durante 1986. Los rasgos externos, el interior y buena parte de la mecánica del modelo más veterano de la marca alemana experimentarán una serie de modificaciones que saldrán a la luz durante el verano; la presentación oficial del próximo 911 será uno de los acontecimientos reservados para el Salón de París, que se celebrará en los primeros días del otoño veni-

dero. El aspecto del nuevo 911 va a tener muchos puntos en común con el Porsche más joven, con el 959, ese supercoche con tracción a las cuatro ruedas, cuatrocientos caballos de potencia y otros refinamientos por el estilo, del que sólo se construirán cuatrocientas unidades a un precio prohibitivo, un precio que en nuestro país rondará los sesenta millones de pesetas. Las formas redondeadas del 911, casi incambiadas durante veinte años, serán to-

avía más suaves y aerodinámicas en el modelo que llegará durante el verano del 86. El frontal del 911 recibirá un gran faldón en su parte delantera, faldón que se prolongará por los flancos hasta morir en los pasos de rueda, mientras que la parte posterior se distinguirá, sobre todo, por el alerón y por su paragolpes de mayor tamaño; la bandeja aerodinámica dispuesta sobre el capó motor del futuro 911 será móvil en ese estilo que ha

El Porsche 911, que saldrá en el próximo Salón de París, va a tener unas formas más redondeadas que el modelo actual. Los cambios del exterior tendrán su prolongación en el motor, en la caja de cambio y en otros elementos clave.





El aceite estrella para todas las marcas.

Todos. Absolutamente todos los vehículos con cuatro o más ruedas, pueden rodar suave y eficazmente con CS en el motor. Los de gasolina con CS TODOGRADO el super multigrado de todo el tiempo.

Los de Gas-Oil con CS DIESELGRADO, el aceite especialista en motores diesel. Sólo la experiencia de CS en la elaboración de aceites específicos para las mejores marcas, podía crear un aceite estrella para todo tipo de vehículos.



Primera marca nacional de lubricantes.



puesto de moda Alfa Romeo con su modelo Alfa 90; la bandeja se desplegará en toda su extensión a medida que el coche aumente de velocidad para esconderse por completo cuando se circule por ciudad.

Los cambios en la «piel» del 911 tendrán también su prolongación en el interior; el futuro modelo perderá algo de ese tono retro que ahora mismo es la característica principal tanto del tablero de mandos como del volante del 911. Pero, a cambio, ganará en funcionalidad. El futuro 911 heredará el cuadro frontal de los 944, con relojes bien dispuestos ante los ojos del conductor, algo que en el 911 actual no sucede, ya que varios cuadrantes quedan tapados por el aro del volante. En el próximo modelo también se cambiará el volante, que pasará a ser del mismo tipo utilizado en la actualidad por los 944 y 944 Turbo.

Estas modificaciones de apariencia serán la cubierta estética para una importante serie de cambios que afectarán a la mecánica. El próximo 911 será más potente, frenará mejor, tendrá una mayor estabilidad y, al mismo tiempo, será más económico en consumo y más ecológico que su predecesor; tanto los niveles de contaminación como los niveles de ruido del 911 quedarán por debajo de lo que ahora mismo exigen las reglamentaciones alemana y americana.

Los todopoderosos usuarios americanos de Porsche

han sido los responsables principales de estas modificaciones; habían pedido un coche más potente y rápido sin que las dificultades de manejo fueran superiores; los técnicos de Porsche han respondido con toda su artillería para cumplir tales deseos; el próximo 911 será un arma de guerra equipado con una serie de refinamientos verdaderamente excepcionales.

El venerable motor del Porsche 911, el seis cilindros horizontales y opuestos, refrigerado por aire, conservará su cubijaje de algo más de tres litros, pero recibirá una inyección de potencia muy importante gracias a la adopción de dos culatas con cuatro válvulas por cilindro; de los 235 caballos de potencia

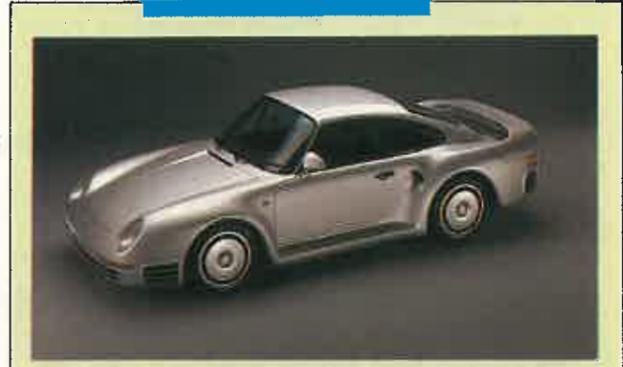
actuales, se pasará a 275 caballos, una escalada que también se reflejará en el capítulo de velocidad y aceleraciones. El futuro 911 superará los doscientos setenta kilómetros por hora y hará el kilómetro con salida parada en poco más de veinticinco segundos, al nivel de los Ferrari Testarossa y de los Porsche 928 S.

El próximo Porsche tendrá una potencia de frenada acorde con ese empuje; los cuatro discos ventilados del modelo actual no han sido nunca objeto de crítica, pero el futuro 911 contará con el suplemento del sistema ABS, un dispositivo que ya es imprescindible en un modelo creado para llegar a los años noventa.

Una de las curiosidades más relevantes del próximo 911 será, sin duda alguna, la caja de cambio. En la oferta Porsche habrá dos posibilidades: la caja de cambio manual con seis velocidades, que permitirá extraer todas las posibilidades del motor sin disparar los consumos, y una caja de cambio automática, novedad absoluta en este modelo de la casa alemana; la eficacia de este dispositivo se ha estado probando en los Porsche 956 y 962 que corren el Campeonato Nacional de Resistencia y la caja automática ha soportado sin rechistar los esfuerzos impuestos en competición por mecánicas con cerca de ochocientos caballos de potencia.

El 911 del año 86 también recibirá un mecanismo mandado por microordenador que ajustará la altura de la carrocería en función del estado del suelo y del ritmo de marcha.

Las opciones disponibles para el próximo Porsche darán a este modelo una serie de argumentos suficientes para luchar casi de igual a igual con el 959. A nueve meses vista, ya está previsto el lanzamiento de un sistema de dirección con servoasistencia y, lo que es más importante, el lanzamiento de una transmisión integral con tracción a las cuatro ruedas; con ello se contentará a los usuarios que no hayan podido llegar al 959, uno de esos raros monstruos de precio superior a los cincuenta millones de pesetas.



Porsche 959: El hermano mayor

El Porsche 959 de calle, la versión destinada a moverse por las carreteras de todo el mundo, es todavía un secreto para el público. Su lanzamiento en competición ya es una realidad porque ha participado en el Rallye de los Faraones y volverá a salir en el París-Dakar. Aún no hay, sin embargo, ningún modelo comercializado.

Pirelli. Adelanta por tecnología.



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



Pirelli la marca más adelantada tecnológicamente abre con el P6 un nuevo camino para aquellos que desean obtener una conducción segura pero brillante. Los P6 han sido desarrollados a partir de las experiencias de Pirelli en el terreno de la competición.

PIRELLI

Los P6 ofrecen una pisada más firme, una cintura que se adapta mejor a la carretera y un exclusivo diseño en la banda de rodaje que aumenta el agarre y la frenada y confiere una estética personal a su vehículo. Siga la huella de los que van delante. Siga a Pirelli.

Pirelli P6



Lo ULTIMO



ALEJANDRO de Tomaso, accionista mayoritario y director del Grupo Maserati (Innocenti, De Tomaso y Maserati), acaba de anunciar la próxima comercialización de un nuevo modelo, bautizado 420 S, en el que se combina el confort y elegancia de una carrocería

de cuatro puertas con las prestaciones del motor de dos litros del Biturbo S, cuya potencia ha sido incrementada hasta 210 caballos.

En principio, el nuevo modelo, destinado a ejecutivos de altos ingresos económicos (según palabras de De Tomaso), se ofrecerá en

mercados muy restringidos, como el americano, en el que la firma italiana está conociendo importantes éxitos comerciales.

Como es de esperar, en un coche Maserati sus prestaciones son superiores a lo normal: velocidad máxima de 218 kilómetros-hora; ace-

leración de 0 a 100 en 6,2 segundos, y el kilómetro con salida parada en 27 segundos.

Las primeras unidades estarán en el mercado italiano a mediados del próximo año, con una parte importante de la producción destinada a la exportación.

¡36 VALVULAS!

Si el anuncio de un nuevo modelo Maserati no ha causado un fuerte impacto, ha sido porque casi coincidiendo cronológicamente se ha desvelado un apasionante proyecto, con cuya realización puede decirse que vuelve a ocu-

par la situación de vanguardia que se merece por su historia.

Los técnicos italianos han puesto a punto una culata de seis válvulas por cilindro que, acoplada a su motor de seis cilindros en V y doble turbo, desarro-

lla la impresionante potencia de 261 caballos a 7.200 rpm. Sin duda, este motor, que aún es experimental, puede vanagloriarse de ofrecer una de las mayores potencias específicas de un coche de serie, muy similar a coches de competición pura.

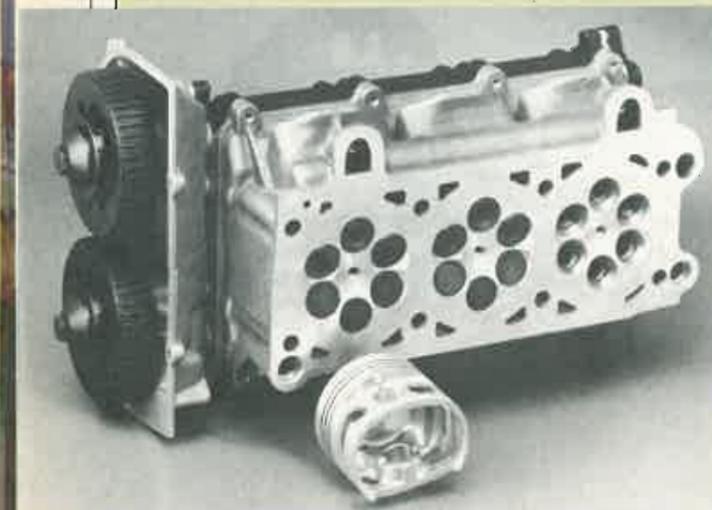
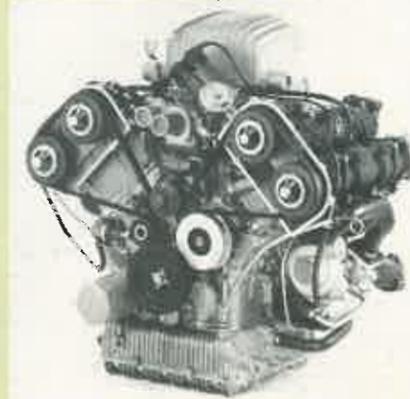
En esa atracción por las cosas difíciles que caracteriza a la marca del tridente, Maserati permanece fiel a la carburación, con la que alimenta el nuevo motor, bautizado «6.36» (6 cilindros/36 válvulas) y que espera poder utilizarse en un nuevo coche, que aparecería en dos años.

No se han detallado muchas características técnicas de este motor, que dispone de dos árboles de levas en cabeza por cada fila de cilindros. Las tres válvulas de admisión o de escape están movidas por una misma leva desplazada y en la cámara de explosión se ha tenido muy en cuenta las turbulencias de admisión y escape para

lograr un consumo muy reducido e incluso una baja presión de soplado.

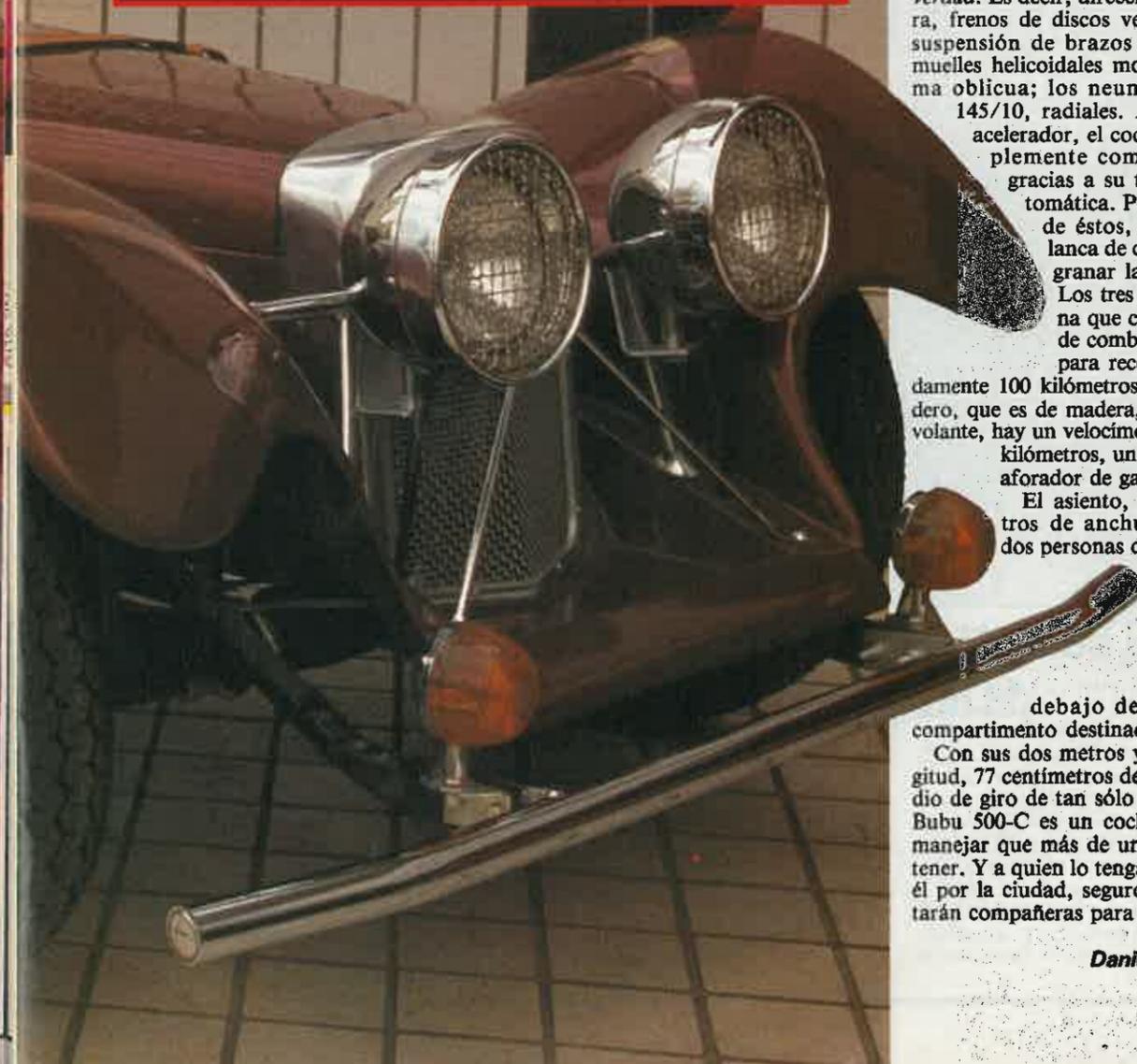
Las seis válvulas por cilindro proporcionan un mejor llenado de las cámaras de explosión, así como un mejor quemado de la mezcla. Al notable incremento de potencia, hay que añadir una menor emisión de gases contaminantes.

Cada cilindro incorpora tres válvulas de admisión y tres de escape. El motor es de seis cilindros en V.



FUERA DE SERIE

BUBU 505-C REGALO DE REYES



Si uno ha lustrado bien los zapatos y tiene un poco de suerte, quizá se encuentre el 6 por la mañana con esta linda sorpresa. El Bubu 505-C, que así se llama, no es de juguete aunque lo parezca, y si lo fuera sería un juguete bastante caro, porque cuesta en Japón nada menos que 900.000 pesetas.

Hace tres años, una pequeña firma japonesa, Mitsouka Motors, decidió fabricar este mini, reminiscente de los clásicos descapotables ingleses de décadas atrás, y probar suerte. A pesar de que en Japón no se celebra el día de los Reyes Magos, y la costumbre de hacer regalos en Navidad al estilo norteamericano es reciente, en tres años se han vendido nada menos que tres mil unidades.

El Bubu 505-C, cuyo peso en orden de marcha es de apenas 160 kilos, guarda bajo el capó un pequeño motor Honda de 49 centímetros cúbicos, dos tiempos, refrigerado por aire, que con una potencia de cinco caballos permite alcanzar una velocidad máxima de 55 kilómetros por hora. La mecánica del coche es similar a la de otros coches de verdad. Es decir, dirección de cremallera, frenos de discos ventilados y una suspensión de brazos oscilantes con muelles helicoidales montados en forma oblicua; los neumáticos son de 145/10, radiales. Al presionar el acelerador, el coche avanza simplemente como un scooter, gracias a su transmisión automática. Pero a diferencia de éstos, posee una palanca de cambio para engranar la marcha atrás. Los tres litros de gasolina que carga el depósito de combustible alcanzan para recorrer aproximadamente 100 kilómetros. En el salpicadero, que es de madera, al igual que el volante, hay un velocímetro con cuentakilómetros, un tacómetro y un aforador de gasolina.

El asiento, de 71 centímetros de anchura, sirve para dos personas delgadas, sin espacio de sobra, aunque pueden guardar uno o dos bolsos no muy grandes debajo del capó, en un compartimento destinado para tal fin.

Con sus dos metros y medio de longitud, 77 centímetros de altura y un radio de giro de tan sólo 2,75 metros, el Bubu 500-C es un coche divertido de manejar que más de un joven quisiera tener. Y a quien lo tenga y se pasee con él por la ciudad, seguro que no le faltarán compañeras para compartirlo.

Daniel Monteverde



EQUIPO PHILIPS AUTO-RADIO

CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES 1985



G. Barreras-L. Barreras campeones de España de Rallyes de tierra con R-5 turbo.

PHILIPS
autoradio



El transporte por carretera ya tiene ley. Al menos, el proyecto aprobado por el Gobierno. Sin embargo, el sector duda que, por retrasos injustificados, la ley vea la luz en esta legislatura, lo que acarrearía graves perjuicios.

TRANSPORTE: UNA LEY AL RALENTI

DESPUES de dos años de arduas negociaciones entre la Administración y las organizaciones de transportistas, el Consejo de Ministros aprobaba el pasado día 18 de noviembre el proyecto de ley de Ordenación del Transporte Terrestre, ordenación que desde hace ya bastantes años se consideraba básica para el sector, toda vez que la legislación sobre el tema data de 1947. Si la satisfacción es la nota dominante en el sector, preocupa, sin embargo, que los retrasos que ha sufrido el proyecto en los últimos meses suponga que no salga adelante en el Parlamento en la actual legislatura.

Fuentes del sector del transporte, consultadas por MOTOR16, afirman que los paquetes legislativos sobre transporte están sufriendo un parón en el Ministerio del ramo desde el cambio de su titular —Enrique Barón por Abel Caballero— en la pasada crisis gubernamental de julio. Este proyecto de ley,

que ha pasado por un proceso negociador calificado por ambas partes como ejemplar, había pasado por la comisión de subsecretarios en mayo último, y el propio ministro Caballero se comprometió a sacarla adelante en breve.

En octubre, dos comunidades autónomas —Galicia y Cataluña— plantea-

ron discrepancias al texto del proyecto. «Estas discrepancias —según los mismos medios— no se plantearon desde un punto de vista técnico, sino político. En Cataluña, por ejemplo, esta actitud no era más que un arma arrojadiza por el problema que su financiación origina en las relaciones entre la Generalitat y el Gobierno central. Sin embargo, el Ministerio de transportes no supo reaccionar por no tener en cuenta algo tan simple como que el proyecto sólo legislaba el campo de sus competencias.»

De todas formas, el mismo portavoz de los transportistas no cree en absoluto que estas discrepancias con las dos comunidades hayan motivado el retraso en tres meses del proyecto. La Comisión Delegada para Asuntos Autonómicos dio su visto bueno en octubre y hasta ahora no ha salido de la mesa del Gabinete. «Desde mayo —añade— asistimos a una paralización sorprendente y casi absoluta de toda la norma-

Los paquetes
legislativos sobre
el transporte
están sufriendo
un parón en
el Ministerio
del ramo

tiva del Ministerio: la declaración de porte, la regulación del servicio privado, las nuevas fianzas, etcétera. Hay proyectos, como el real decreto de declaración de porte, que llevan más de un año escritos y paralizados.» Otros medios afirman a esta revista que se aprecia una cierta «depresión» en la Dirección General de Transportes Terrestres ante esta «pertinaz paralización de temas».

A preguntas de MOTOR16, el titular del Ministerio, Abel Caballero, aseguraba que «en absoluto el proyecto ha sido aprobado tarde, y sin ninguna duda saldrá en la actual legislatura. Tampoco va a crear problemas por la integración en la Comunidad el próximo 1 de enero. Eso sí, voy a urgir al grupo parlamentario socialista para que el proyecto sea tratado con cierta prioridad.



España va a entrar en la Comunidad con una legislación de 1947. El ministro Caballero dice que la ley saldrá en primavera



DE
CERO
A
CIEN

ción hasta alcanzar las 224.000 unidades; la facturación supera los 3,162 billones de pesetas, un 17 por 100 más que el año anterior, y obtendrá más beneficios que nunca gracias a un dólar que se ha mantenido en una cotización muy alta durante todo el ejercicio. No se puede negar que el grupo alemán entra en 1986 con una buena «estrella».

SEAT: SE ACERCA EL FINAL. El final de las negociaciones de Seat con sus trabajadores y con la firma germana Volkswagen se acerca a su final. De momento ya existe un acuerdo entre la dirección de la empresa y el comité sindical, que prevé la jubilación anticipada a 1.300 trabajadores en marzo próximo, y las líneas generales del plan industrial que se están negociando con VW. Por otra parte, el presidente del consorcio Volkswagen, Carl H. Hahn, ha afirmado que las conversaciones con Seat

están muy avanzadas, quedando sólo por solucionar la antigua deuda de la empresa española.

JAPON: VENDER MAS EN USA. Los fabricantes japoneses de automóviles se han cansado ya de la «autolimitación» que habían establecido a sus exportaciones con destino a Estados Unidos y están dispuestos a dejar actuar libremente a todas sus marcas. A esta decisión han llegado después de comprobar que pese a esas limitaciones sus ventas durante este año en el mercado norteamericano han crecido un 24 por 100 y que con poco esfuerzo podrían llegar a alcanzar una cuota en ese mercado del 40 por 100. La alarma ha cundido entre los fabricantes norteamericanos, que se ven incapaces de mantener un sistema de cuotas. De ahí que estén urgiendo la negociación de convenios de cooperación bilaterales como único medio de frenar el «peligro amarillo».

LA ESTRELLA DE MERCEDES. El próximo año, el grupo Daimler Benz no sólo va a celebrar por todo lo alto el centenario del automóvil. El fabricante alemán del prestigioso Mercedes puede

brindar además por los récords que ha batido en el ejercicio que ahora termina. Según el presidente de la firma, Werner Breitschwert, en 1985 se han superado todas las marcas de produc-



PROTEJA CON SEGURIDAD LO QUE MAS VALE DE SU COCHE: «SU COCHE»

ALFANUMERICA
EL ANTIRROBO REVOLUCIONARIO

Una infalible combinación de alarma y bloqueo del automóvil

Deseo más información sobre

ALFANUMERICA

Nombre

Dirección

Localidad Tel.

Alfanumerica es producido y comercializado por Coytec, S. A., que tiene su

sede social en la calle de Góndola, núm. 11, en la Alameda de Osuna (Madrid)

Pese a la satisfacción inicial del sector del transporte por la aprobación del proyecto de ley por el Gobierno, se duda que el texto tenga luz verde del Parlamento en la actual legislatura. Mientras, el sector sigue haciendo frente en solitario a su crisis, sin generar conflictos e, incluso, absorbiendo desempleo.



Y si no hemos pedido el trámite de urgencia es porque la ley es técnica. En cuanto a las comunidades autónomas, estamos tranquilos porque el proyecto es escrupulosamente respetuoso con sus competencias».

Esta afirmación no es aceptada por el sector, ya que se considera que, por un lado, las comunidades pueden empezar a legislar por su cuenta de un momento a otro (Galicia ya lo intentó en el tema de viajeros y se frenó por los últimos comicios) y se puede romper la unidad del mercado al aparecer 17 legislaciones, tantas como comunidades. Por otro lado, el primero de enero entran en vigor una serie de reglamentos y directivas comunitarias (reglamentación social, pesos y dimensiones, acceso a la profesión, etcétera), mientras en España aún está en vigor un legislación del año 47.

«La actitud del Gobierno hacia el sector es incomprensible», añade el mismo portavoz. «Nadie agradece el ejemplo que está dando el transporte. En los últimos años, no sólo no ha generado conflictos, sino que además ha absorbido desempleo. Se está dando trabajo a dos millones de personas, directa e indirectamente. Está superando la crisis, no sólo la propia, sino la que le trasladan otros sectores. Y desde el Gobierno sólo se responde con desprecio y abandono. Los transportistas volverán a darle ahora un respiro. Pero si en primavera no ha salido la ley, puede originarse un grave estallido de protesta.»

Donde hay coincidencia entre las partes es en la bondad del proyecto de ley. De él se dice que va a dotar al sector y a sus usuarios de una mayor seguridad y calidad en el transporte, con unos costes relativos menores, un me-



jor servicio, va a modernizar el sector y va a situarlo en línea con la CEE. En este sentido, la LOTT establece una nueva clasificación de los transportes por carretera, y se establecen tres organismos de control: las juntas arbitrales para dirimir los litigios, la conferencia nacional del transporte, como órgano superior de asesoramiento y debate, y la comisión de directores generales, para unificar las distintas legislaciones. En paralelo a esta iniciativa, el Ministerio ha promovido una segunda línea de crédito con la Caja Postal de Ahorros para la renovación de flota, cifrada en 1.500 millones de pesetas, ya que, en opinión de Abel Caballero, «la ley es para empujar a la modernización del parque».

Los transportistas, por su parte, siguen unificando sus fuerzas. La pasa-

da semana se ha constituido la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), que agrupa a todas las especialidades (frigoríficos, líquidos, mudanzas, protavehículos, internacional, etcétera) y en la que se integran CONETRANS (la confederación de carga nacional) y ANECAF (de carga fraccionada). Esta nueva confederación representa a más de 30.000 camiones sólo de CONETRANS, mientras que ANECAF aporta más de 100.000 puestos de trabajo. El intento de sus promotores es acabar con la dispersión que ahora padece el sector, aglutinando a sus interlocutores con fórmulas europeas y presentado ante los grandes temas una sola organización, una sola idea.

Raúl R. Sáez

Motor 16 / 17

1985.

OTRO AÑO PARA LANCIA.

LANCIA 037. CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES.

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



GRUPPO IRI



Mercado

OFERTAS
DE LA
SEMANA

OTRAS OFERTAS

- Triumph, año 82. TR7. Metalizado. Ptas., 1.100.000. En Dasauto, avenida Ciudad de Barcelona, 208. Tels. 252 53 00 y 433 86 84.
- Lancia Beta Coupé. Rojo. M-3411-EV, aire acondicionado, dirección asistida, 700.000. En Dasauto, avenida Ciudad de Barcelona, 208. Teléfonos 252 53 00 y 4338684.
- Madrid. C/ Viriato, 57. Teléfono 4489988. Range Rover, año 1982. PVP: 2.100.000 pesetas.
- Madrid. Teléfono 637 49 75. Ford Granada 2.3 GL, año 1980. PVP: 800.000 pesetas.
- Madrid. Teléfono 215 51 03. MGB. PVP: 750.000 pesetas.
- Madrid. Autos Vallehermoso. Teléfono 234 76 39. Ford Sierra Diesel 2.3 GL, año 1983. PVP: 1.550.000 pesetas. Ford Capri 2000, año 1983. PVP: 1.450.000 pesetas.
- Madrid. Talleres Benja. C/ Doctor Esquerdo, 59. Teléfono 274 68 52. Porsche 911, año 1976. PVP: 3.000.000 de pesetas.
- Oviedo. Concesionario Yauto. Teléfono 23 56 94. Audi 200 turbo inyección, año 1982. PVP: 1.900.000 pesetas. Ford Capri 2000, año 1982. PVP: 850.000 pesetas.
- Barcelona: Auto Beltrán. Calvet, 41-45. Teléfono 209 79 11. Ford Lincoln Continental. Mark IV. 220 CV, año 1974. PVP: 1.950.000 pesetas. Bentley serie T, año 1966. PVP: 5.500.000 pesetas.

OPEL La gran mayoría de los concesionarios han agotado su stock de Corsa, por lo que es prácticamente imposible adquirir uno antes de enero, aunque algunas unidades en colores determinados y versiones específicas sí quedan. Bastantes lectores se han dirigido a nuestra redacción interesándose por la fecha de comercialización del Kadett. Este coche, a precio nacional, comenzará a venderse en España en abril. Hasta entonces, no va a ser importado por GM.



FIAT Los concesionarios disponen ya del Regata Weekend, uno de los escasísimos modelos familiares que quedan en nuestro mercado y uno de los más baratos, sólo superado por el Wartburg y el Citroën GSA. El precio franco fábrica de la versión gasolina es de 1.300.000 pesetas, mientras que el diesel 1900 c.c. es 50.000 pesetas más caro. Como ya hemos informado en las últimas semanas, en los concesionarios se encuentran ya las versiones 86 de los Fiat Uno, con la incorporación, entre otras mejoras, de los motores Fire 1000.

RENAULT El próximo 8 de enero se presentará el Renault 5 diesel, cuya comercialización se espera para las primeras semanas de febrero. En la mayoría de los concesionarios se admiten ya pedidos de este coche, aunque aún no es posible conocer su precio. El Renault 5 en algunas de sus versiones (concretamente la GTL tres puertas) está prácticamente agotado y no se entregan hasta enero. El modelo que ya ha quedado definitivamente agotado es el Fuego, del que ya no quedan prácticamente unidades en los concesionarios.



FORD Han llegado ya a las concesiones las primeras unidades del Escort RS Turbo, que se vende a un precio de 2.322.516 pesetas. Son muy pocas las unidades de este coche que van a venderse en nuestro país, por lo que quienes estén interesados deben ponerse en contacto con un concesionario en el menor tiempo posible.

SIGLO XX
HISTORIA UNIVERSAL 33



JULIO GIL PECHARROMAN, PHILIPPE DEVILLERS, JULIA MORENO GARCIA,
MARIA TERESA MENCHEN, JUAN FERNANDEZ ELORRIAGA, DAVID SOLAR,
MANUEL LEGUINECHE y JOSE MANUEL GIRONES

La muerte del franquismo
Portugal: La revolución de los claveles

ADIOS, FRANQUISMO, ADIOS.

Franco agoniza en una cama de hospital. A su alrededor se planean maniobras, estrategias. Se buscan fórmulas de continuidad. ¿Realmente lo dejó todo tan bien atado?

Este mes, Historia Universal Siglo XX realiza un profundo estudio

sobre los últimos días del franquismo, de los protagonistas, los hechos y las consecuencias.

También estudia otro cambio histórico en la Península Ibérica: La Revolución de los Claveles en Portugal.

Léalo este mes en Historia Universal Siglo XX.



A FONDO

BMW 325i
MAYORIA DE EDAD

El BMW 323i ha muerto. Pero deja un sucesor, el BMW 325i. Un sucesor que va hacer que se le olvide muy rápidamente, puesto que le supera con mucho. Es, más de que lo era el 323i, un tipo de coche de los que van quedando cada vez menos. Un coche destinado a dar satisfacciones a quienes disfruten conduciendo rápido. Y, sin embargo, puede mostrarse suave y fácil de conducir lle-

vado por aquellos que únicamente se sientan atraídos por su línea compacta, elegante y sobria, y no quieran saber nada de alardes velocísticos.

Esta doble personalidad se debe al nuevo y excelente motor de 2.494 centímetros cúbicos que es potente, elástico y además muy sobrio. ¿Se puede pedir más?

Pero no es sólo el motor. También las suspensiones han sido revisadas

—por el departamento que se encarga de hacer las versiones deportivas— y el resultado se nota. En definitiva, que el coche nos parece mucho más que una reedición del 323i con más motor. Es un coche sensiblemente mejorado con respecto aquél, que no merece algunas críticas —se le acusaba de haber perdido carácter— que se le han hecho a raíz de su presentación el pasado mes de agosto.



VIRTUDES DEFECTOS

Prestaciones	Dirección lenta
Consumos moderados	Suspensión dura
Comportamiento mejorado	Equipo opcional exagerado



MECANICA



El nuevo motor de 2,5 litros es como el 2,3, un seis cilindros en línea. Pero no es el motor del 525i, aunque las cilindradas coincidan. Es un nuevo motor realizado a partir del bloque del motor Eta, ese motor de gasolina super económico que se caracteriza por su gran potencia a bajo régimen. Esta característica se mantiene en esta variante, que comienza a tirar con fuerza desde las 1.200 revoluciones por minuto, es decir, poco más que el régimen de ralentí. Y, sin embargo, la potencia aumenta hasta llegar a los 171 caballos a 5.800 revoluciones por minuto. En lo único que se parece al motor anterior, el 2,3, es en que a partir de las 3.800 vueltas se siente como una segunda patada y el motor empuja todavía con más fuerza. Una fuerza que lanza el coche a 220 kilómetros por hora, cifra que hemos podido cronometrar y que supera los 217 kilómetros por hora anunciados por el fabricante.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	7,3
A 100 km/h.	22,2
A 120 km/h.	34,6

Las aceleraciones son igualmente brillantes, lo mismo que las recuperaciones. El 325i con el cambio normal —el único que existe por el momento—, cuando menos, iguala los tiempos del 323i con el cambio llamado «Sport».

FICHA TECNICA



BMW 325i

MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. (84 mm. x 75 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por polea. Alimentación: Inyección Bosch Motronic. Compresión: 9,7 a 1. Tipo de carburante: 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 171 CV a 3.800 rpm. Par máximo: 23,0 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,9 km/h.; 2.ª, 13,8 km/h.; 3.ª, 21,7 km/h.; 4.ª, 30,4 km/h.; 5.ª, 37,6 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3 3/4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS Sistema: De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 65 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/65 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.125 kg.

mucho más corta. Hay que decir, que en contra.

Los desarrollos de cambio que lleva el 325i, sobre el papel, aparecen como largos, pero en la práctica, gracias a la excelente respuesta del motor, no lo son en absoluto. Y la prueba está precisamente en esa velocidad máxima conseguida a algo más del régimen de potencia máxima en quinta. Cierto que hay una apreciable caída de revoluciones al pasar de una marcha a otra, pero eso carece de importancia desde el momento que el motor responde. En lo que se refiere al manejo de la caja de cambio en sí, es ejemplar por su precisión, suavidad y rapidez. Lo único que desentona ligeramente en el conjunto de la transmisión es el embrague, poco progresivo, en el que hay que acostumbrarse a sólo pisarlo en la primera parte del recorrido, que es en la que actúa.

Para terminar con el apartado de la mecánica, debemos decir que pese al aumento de la cilindrada, los consumos incluso han bajado en algunos casos con respecto a los que habíamos obte-

SONORIDAD



Al ralentí	46,6
A 60 km/h.	62,6
A 90 km/h.	66,5
A 120 km/h.	70,1
A 140 km/h.	71,3
A tope	80,2

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

nido con el 323i. No es que el ahorro de combustible sea el argumento de venta de uno de estos coches, pero no deja de ser interesante el dato desde el punto de vista de la tecnología empleada, y para aquellos que vayan a efectuar una conducción tranquila.

COMPORTAMIENTO



Como decíamos, el nuevo motor viene acompañado de unos retoques en la suspensión, llevados a cabo por el departamento M. Technic, que se encarga del desarrollo de las versiones M, las más deportivas de la marca. Básicamente la suspensión es la misma, pero se han variado reglajes, caídas —en el tren delantero particularmente— y dureza de muelles y amortiguadores. El resultado es un cambio apreciable de comportamiento. El coche entra con mayor rapidez en las curvas, lo que se hace particularmente notable en las más lentas, en las que el 323i tenía una cierta inercia a seguir recto. Y también ha ganado en las más rápidas, en las que el comportamiento una vez que se encuentra bien apoyado está ausente de bamboleos, gracias al endurecimiento de la amortiguación. En definitiva, el coche resulta más ágil, más manejable, más fácil de conducir. El único pero es que este endurecimiento de la suspensión influye también en el confort, que se resiente un poco en cuanto el piso no es bueno. Y si se va deprisa, lo cierto es que los pasajeros necesitan sujetarse bien.

Los frenos son muy eficaces, particularmente en la unidad probada, que iba equipada de ABS, que es opcional y que merece la pena pedirlo. Probablemente serán las 280.000 pesetas en opciones mejor invertidas. Y lo que también recomendamos es la opción de dirección asistida, pues la normal que llevaba el coche probado resulta pesada en maniobras en coche parado y baja velocidad —lo que es lógico habida cuenta la sección de los neumáticos—, y demasiado lenta en carreteras de montaña en las que, si se conduce rápido, se puede uno encontrar con que se le amontona el trabajo al volante.

CARROCERIA



Este es el aspecto menos novedoso del BMW 325i. Exteriormente hay que ser muy detallista para apreciar las mínimas diferencias que lo distinguen de su antecesor, diferencias que además se podían obtener en opción en aquél. En el interior, tampoco hay elementos diferenciadores. El volante de tres radios recubierto en piel del coche que probamos es una opción, sobre la que todavía hay otra, que es el volante deportivo tipo M, marcado con los tres colores azul-violeta-blanco que son la enseña de Motorsport.



Elegante interior del del BMW 325i que no se diferencia del de su antecesor, el 323i. El volante deportivo, los elevavinas eléctricos y la computadora son opciones. El motor de 2,5 que se deriva del Eta, tiene un magnífico rendimiento.



EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	OP
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	OP
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevaduras elect. (del./tras.)	OP/OP
Cerraduras centralizadas	OP
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	OP
Llantas aleación	OP
Preequipo de radio	OP

OPCIONES: Caja de cambios automática, 95.000 ptas.; diferencial autoblocante 25 por 100, 78.900 ptas.; sistema antibloqueo de frenos ABS, 280.000 ptas.; dirección asistida, 106.500 ptas.; volante deportivo de piel, 30.500 ptas.; volante deportivo de cuero, 24.200 ptas.; suspensión para arrastre de remolque, 6.700 ptas.; engancho de remolque, 75.000 ptas.; neumáticos de perfil bajo 195/65 VR 14 con llantas de aleación ligera 6J/14 (tornillos antirrobo), 115.000 ptas.; neumáticos de perfil superbajo de seguridad TD 200/60 VR con llantas de aleación 150 TD 365 (tor. ant.), 145.000 ptas.; protector de cárter, 18.900 ptas.; pintura metalizada, 65.000 ptas.; cierre centralizado general, 31.500; antirrobo con alarma, 67.000 ptas.; espejo retrovisor eléctrico lado pasajero, 14.000 ptas.; espejos eléctricos con sistema antivaho, cerradura puerta del conductor y toberas limpiaparabrisas calent., 35.500 ptas.; ventanilla trasera de apertura limitada, 19.500 ptas.; techo corredizo e inclinable mecánico, 98.800 ptas.; techo corredizo e inclinable eléctrico, 138.000 ptas.; elevaduras eléctrico delantero, 77.000 ptas.; elevaduras eléctrico delantero y trasero, 141.000; cortina retráctil para luna trasera, 18.700 ptas.; triángulo señalizador y equipo primeros auxilios, 6.500 ptas.; alfombras en velour delanteras y traseras, 13.700 ptas.; guantera con cerradura, 3.300 ptas.; bolsa de skis incluye reposabrazos trasero, 25.245 ptas.; asientos deportivos BMW, 89.600 ptas.; asientos deportivos Recaro, 100.500; calefacción para asientos del conductor y acompañante, 44.200; calefacción adicional en parte posterior, 5.700 ptas.; reposabrazos trasero, 11.600; apoyacabezas asientos traseros, 19.800 ptas.; tapicería en cuero natural, 180.000 ptas.; limpiaparabrisas, 58.600; regulador altura luz de cruce desde el interior, 2.300; aire acondicionado, 265.000 ptas.; control de velocidad automático, 54.300 ptas.; computadora de a bordo, 67.000 ptas.; lámpara de lectura de mapas, 11.200 ptas.

El comportamiento del coche ha mejorado sensiblemente gracias a la variación de los reglajes de suspensión y al endurecimiento de la misma.



ALFONSO J. WELLI



PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA	
Kilómetros/hora	220,8
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	16,1
1.000 m. salida parada	29,0
De 0 a 100 km/h.	8,9
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	19,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	32,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	35,2
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	9,1
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	11,6

CONSUMO



		Litros 100 km.
CIUDAD		
A 24 km/h. de promedio		14,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo		7,3
En conducción rápida		13,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo		8,9
A 140 km/h. de cruceo		9,7
A 180 km/h. de cruceo		14,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.		11,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos		420

A FONDO

Los asientos de serie son confortables y sujeta bien a sus ocupantes. Son regulables en longitud, altura e inclinación de respaldo. El 325i se puede obtener en carrocería dos puertas —que aconsejamos para los más deportistas por la superior rigidez del bastidor— y cuatro puertas. En este último el acceso a las plazas traseras no reviste ningún problema. En la de dos puertas resulta algo más complicado a causa de que es el respaldo el que se abate tan sólo, dejando un espacio reducido para pasar los pies. Las plazas traseras —su anchura permite dos adultos— no son espectacularmente grandes, pero sí lo suficiente como para que se pueda invitar a dos adultos a hacer un viaje largo sin temor a romper posteriormente las amistades. Además, el maletero resulta muy amplio, particularmente en relación con la habitabilidad real del coche.

El salpicadero es funcional y elegante. La instrumentación puede desentantar a quienes esperen mil y un relojes indicadores. Es norma de la casa reducir éstos al máximo, poniendo en su lugar testigos y dispositivos encaminados a ayudar al usuario a tener bien mantenido el coche —luces avisadoras de cualquier emergencia con la debida antelación—. También lleva de serie un marcador instantáneo de consumo.

Lo que menos nos gusta es que el equipamiento de serie es un poco pobre. Comprendemos que la computadora de viaje lo sea, pero no que lo sean también los elevavolantes eléctricos o la cerradura centralizada, equipo habitual en coches mucho más baratos.

En lo que se refiere al acabado se puede hablar de bueno en general.

FRENTE A SUS RIVALES

Casi se puede decir que el BMW 325i no tiene rivales. Al menos por el momento. Dentro de uno o dos meses las cosas habrán cambiado con la aparición del Alfa 75 V-6 2,5 y el Mercedes 190 2,6. Pero hasta entonces, ni por precio, ni por motor y prestaciones, es fácil encontrarle un competidor directo.

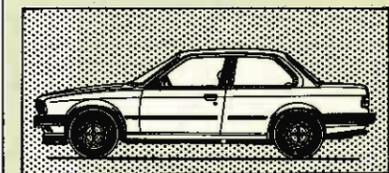
El 323i podía pelearse con un grupo de coches, en el que estaba el Ford Sierra XR.4i. El 325i está muy por encima. Por la imagen que tiene la marca

y por sus prestaciones, podríamos compararlo con un Maserati Biturbo o un Mercedes 190 2,3-16. El coche italiano está al mismo nivel de rendimientos y tiene un tamaño similar. El alemán está ligeramente por encima. Pero los dos son netamente más caros. Casi cuestan el doble y, sin embargo, las satisfacciones que se puedan obtener a su volante no superan a las que proporciona el BMW. Claro que buscando únicamente el placer de la conducción, se podría incluso buscar una alternativa en el Porsche 944, que está en los precios del Mercedes y el Maserati, o el Alfa GTV-6 semejante en precio, que se inclinaria ante el coche alemán por una habitabilidad menor al ser un coupé. Así pues, el BMW 325i, insistimos, en que éste es un coche hoy por hoy único en su género que ofrece, a un precio relativamente bajo, una buena imagen, excelentes prestaciones, mucho placer de conducción (a quienes les guste el ir deprisa) y una habitabilidad razonable. Está bien, ¿no?

Sergio Piccione

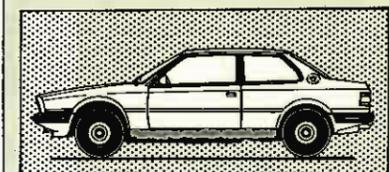
BMW 325i 3.640.653 ptas.

Motor: Delantero longitudinal de 6 cilindros. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 171 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.125 kg. Velocidad máxima: 220 km/h. Consumo medio ponderado: 11,5 l/100 km.



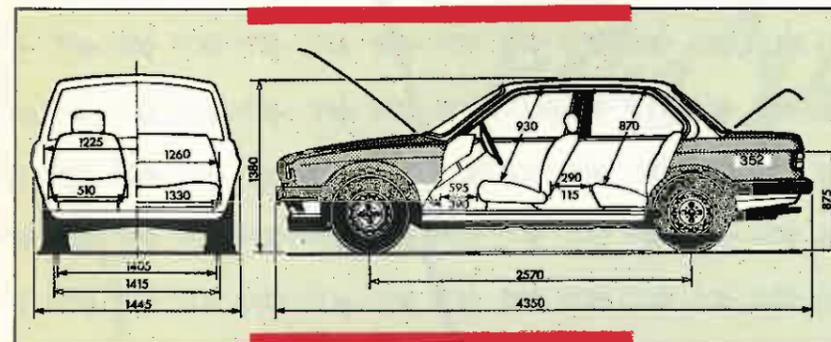
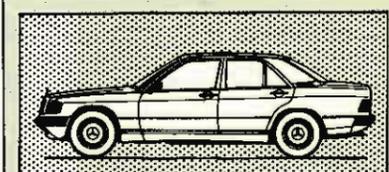
MASERATI BITURBO 6.014.122 ptas.

Motor: V-6, delantero. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.491 c.c. Potencia: 185 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.175 kg. Velocidad máxima: 213 km/h. Consumo medio ponderado: 12,9 l/100 km.



MERCEDES 190 E 2,3-16 6.715.289 ptas.

Motor: Delantero, de 4 cilindros. Tracción: A las ruedas traseras. Cilindrada: 2.299 c.c. Potencia: 185 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.230 kg. Velocidad máxima: 230 (*) km/h. Consumo medio ponderado: 9,6 (*) l/100 km. (*) Datos fabricante.



¡Que la fuerza te acompañe!

Feliz '86



FRENTE A FRENTE

MG MONTEGO 2.0 EFI CONTRA OPEL ASCONA GLS STARS WAR

Dos estrellas frente a frente: por vez primera, un coche británico supera a otro alemán competitivo, marcando una progresión de la industria del Reino Unido muy significativa



TRAEMOS hoy a estas páginas a dos modelos, uno británico y otro alemán, ejemplos característicos de un tipo de coche que en Europa constituye el grueso de las ventas. Ambos son representantes (y no

los únicos) del segmento de coches familiares o medios, en una configuración tipo berlina: maletero separado y cuatro puertas, con una longitud total ligeramente inferior a los cuatro metros y medio. Se trata del Austin Montego

MG y el Opel Ascona GLS. Nos dirán los puristas que falta un tercer coche: el Ford Sierra 2.0i, o incluso el Volkswagen Santana GX5. Comenzando por este último, no sólo es algo mayor en tamaño (la barrera de

los 4,5 metros marca casi una nueva categoría de automóviles), sino 400.000 pesetas más caro en nuestro mercado. Y en cuanto al Sierra, queda por el momento excluido en esta comparación al no ofrecer una berlina de cuatro puer-

tas, ya que el 2.0i sólo se vende como semi-coupé con portón posterior. El Sierra 2 litros de carburadores se queda ligeramente corto de potencia y, sobre todo, debe ser sustituido a medio plazo.





ALEX PIVOL



ALEX PIVOL

FICHA TECNICA



	AUSTIN MONTEGO	OPEL ASCONA
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.994 c.c.	1.796 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza	Arbol de levas en cabeza
Alimentación	Inyección eléc.	Inyección eléc.
Compresión	9,1 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super
Capacidad del depósito	53 litros	61 litros
Potencia máxima	112 CV a 5.500 rpm.	115 CV a 5.800 rpm.
Par máximo	18,2/2.800	15,4/4.800
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual de 5 v.	Manual de 5 v.
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	8,6	10,0
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	14,7	15,8
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	20,9	23,1
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	26,9	30,6
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	32,7	38,5
DIRECCION		
Tipo	Cremallera y servo	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,0	4,1
Diámetro de giro	10,5	10,1
FRENOS		
Sistema	Disco/tambor vent.	Disco/tambor
SUSPENSIONES		
Tipo	Del. independiente Tras. semiindependiente	Del. independiente Tras. semiindependiente
RUEDAS		
Llantas	Aleación	Chapa
Neumáticos	180/65 HR 365	196/60 HR 14
Peso en orden de marcha	1.050 kilos	1.005 kilos

AUSTIN MONTEGO MG 2.0 E.F.I.
Precio en la calle:
1.994.225 ptas.

Fecha presentación: Abril 1985.
 Importador: Austin Rover España S. A.
 Garantía: Un año sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 45.
 Plazo de entrega: Quince días.

- VIRTUDES**
- Presentación atractiva.
 - Precio interesante.
 - Motor brillante.

- DEFECTOS**
- Suspensión muy blanda.
 - Acabado mejorable.
 - Reacciones extrañas.

OPEL ASCONA; VALOR SEGURO

Hasta no hace muchos meses, el Ascona a sido el Opel más importado en nuestro país y uno de los coches mejor vendidos, atendiendo su precio. Es, no lo olvidemos, el coche de tipo medio del primer constructor mundial, General Motors, y uno de los coches más populares de Europa, pero tampoco hay que ocultar que su diseño comienza ya a acusar el paso del tiempo, no en vano data del 81 en su actual configuración de tracción delantera.

Este modelo concreto que hoy comparamos se equipa con el motor 1.800 inyección, idéntico al que utiliza el muy brillante Kadett GSi.

Su cifra de par máximo, de 15,4 kg. a 4.800 vueltas, ya nos indica que es sólo a regímenes elevados cuando el motor ofrece su valor. A bajas revoluciones, este motor no es muy brillante.

Contrariamente al MG Montego, de vocación claramente deportiva, el Ascona es, por encima de todo, un coche familiar. Se le ha dotado con una caja de cambio de lo más tranquila, de desarrollos muy largos, que combinada con el motor, de escaso rendimiento a bajo régimen, nos ofrece un resultado poco brillante. Es desesperadamente torpe en ciudad, más que por su falta de eficacia, porque sabemos que es capaz de un brío en carretera que sorprende a sus conductores. Estos desarrollos, que teóricamente deberían proporcionar una buena economía de combustible, tampoco cumplen a la perfección su cometido. Baste decir que el GLS consume algo más que el Ascona GT, con idéntico motor, pero con unos desarrollos más cortos. Esto es una prueba más de que en las carreteras españolas más vale ajustar los desarrollos a limitarse a copiar los apropiados para el mercado alemán... INTA a parte.

De todos modos, es el Ascona uno de los automóviles más fáciles de conducir que nos hemos echado a las manos y capaz de rodar notablemente de-

prisa en carretera abierta, cuidando de no dejar de caer de vueltas el motor.

MG MONTEGO; MADE IN BRITAIN

Austin Rover (antes British Leyland) se embarcó hace unos años en la valiente tarea de sacar a flote una compañía por la que muy pocos daban un duro. Primero fue el Metro, cuyo éxito ha permitido el optimismo; posteriormente fue el Maestro, un coche de tipo medio al que en la primavera del 84 sucedió el Montego, como versión tres volúmenes del anterior. La verdad es que ha resultado un coche muy distinto a aquel del que procede, con muchas más virtudes de las que en un principio se podría creer, marcando sin duda el camino de salvación del automovilismo británico. Ahora, superada la etapa crítica, Austin Rover puede al fin acometer la gran tarea de sustitución de unos motores que sólo ha podido modernizar, pero no diseñar de nuevo. Estos veteranos motores, aunque profundamente modificados, y con resultados muy dignos, desentonan en un conjunto de diseño muy atractivo y muy moderno.

El motor 2 litros del Montego es el veterano «0», con modificaciones de culata y con una eficaz inyección electrónica desarrollada por Lucas. Al con-

OPEL ASCONA GLS
Precio en la calle:
1.924.246 ptas.

Fecha de presentación: Noviembre 1984.
 Importador: General Motors España, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 220.
 Plazo de entrega: Inmediato.

- VIRTUDES**
- Motor muy progresivo.
 - Habitabilidad y confort.
 - Precio razonable.

- DEFECTOS**
- Desarrollos del cambio.
 - Dirección lenta.
 - Recuperaciones poco brillantes.

trario de lo que mencionábamos en el Ascona, en el Montego MG nos encontramos con un motor muy elástico, con gran facilidad para subir de vueltas. Una vez alcanzado el motor un régimen elevado, se vuelve ya más perezoso, aunque no por ello deja de subir de vueltas. Un claro exponente de esto último es que su velocidad máxima se obtiene en 5.ª velocidad, a un régimen de 5.750 rpm, por lo que no puede decirse que el motor haga tope. Eso sí, para llegar a esta velocidad se precisan bastantes kilómetros de lanzamiento.

Si el Ascona GLS tenía un destino familiar, el MG Montego, como indican las dos primeras letras, busca un público deportivo. El nombre MG ha carac-

terizado los coches sport de la marca británica en los últimos años, como la denominación Vanden Plas la utilizan para las versiones lujosas.

Pues bien, el MG Montego utiliza unas relaciones de cambio perfectamente apropiadas para esta utilización deportiva. El conductor tiene en todo momento el motor a regímenes apropiados y la velocidad máxima se obtienen en 5.ª. En autopista, a 140 km./h., que es una marcha muy normal, se rueda a 4.300 vueltas, régimen que produce algo de rumorosidad. En el caso del Opel, esta velocidad significan 3.600 rpm, marcha más silenciosa, pero que nos obliga a cambiar a 4.ª si llega un repecho.

CARROCERIA; EL LIMITE DEL LUJO

A estas alturas de la película, y a estos precios, la verdad es que por dos millones de pesetas nadie espera un Rolls ni la suntuosidad personificada. Pero tampoco es como para que nos ofrezcan asientos de madera. Esto lo ha comprendido muy bien el constructor británico y nos ofrece en el MG una cuidadosa presentación, con interiores acogedores y bien combinados cromáticamente. Los grises y rojos siguen siendo característicos de los MG, como



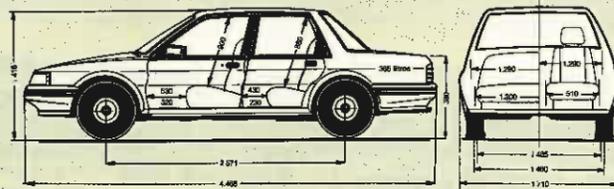
El volante de cuero del MG da un carácter más deportivo al Montego. En el Ascona (foto superior derecha) dominan los aburridos tonos negros

ya vimos en el Maestro y en el Metro. Además, el Montego es notablemente luminoso, con lo que se realiza esta sensación de confort y casi de lujo.

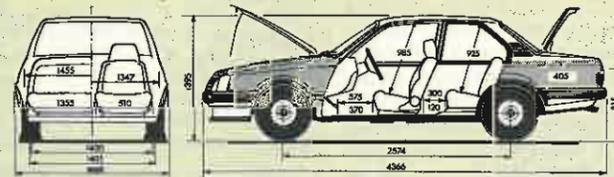
Por el contrario, el sentido monacal de la estética alemana, sin llegar a los

extremos de Volkswagen, se cumple casi a la perfección en el aburrido Ascona. La utilización de tonos marrones rompe sólo ligeramente el dominio de los negros, en lo que suponemos una aberración para el gusto centro-europeo. Eso sí, la verdad es que todo funciona con precisión germánica y se nota un ensamblaje de primera calidad. Por el contrario, en el Montego, aun

MG MONTEGO 2.0 EFI



OPEL ASCONA GLS



FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	Montego	Ascona
A 60 km/h.	12,7	14,0
A 100 km/h.	36,0	44,6
A 120 km/h.	54,0	60,8

PRESTACIONES



	Montego	Ascona
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	184,2	185,0 (*)
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,7	18,0
1.000 m. salida parada	32,6	32,5
De 0 a 100 km/h.	9,3	9,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,1	19,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	20,0	22,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	33,5	37,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	36,8	38,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	9,8	11,7
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,4	13,5

(*) En 4.ª velocidad.

EQUIPAMIENTO



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



Son, en definitiva, esos pequeños detalles que se agradecen en nuestro coche y que envidiamos en los de los demás, aunque muchísimas veces no nos sirvan de gran utilidad.

AL VOLANTE: SIN PROBLEMAS

La posición del conductor es mejor en el coche inglés, por la sencilla razón de que el Opel se ha diseñado para estaturas nórdicas, por tanto el volante se encuentra muy vertical, casi como el timón de un barco.

La verdad es que ya no hay coches de gran producción de tipo medio que planteen problemas de conducción, y menos los de tracción delantera. Lo



Los asientos del Montego (izquierda), que combinan grises y rojos, son más envolventes que los del Opel. Los traseros del inglés son abatibles en dos secciones.

superando en muchos enteros la tradicional calidad de la marca, se notan pequeños detalles de ajuste no del todo finos. Pese a ello, con el Montego aún se puede presumir ante los vecinos, cosa que no ocurre con el Ascona, al menos en su aspecto interior.

Con una longitud exterior muy similar, el Montego ofrece mejor habitabilidad para los pasajeros traseros, aun-

que el maletero es más amplio el del Opel. Como detalles de carrocería destacables en el Montego, el sistema de rueda de repuesto, la apertura del maletero desde el habitáculo, los asientos abatibles y el sistema de cerraduras enormemente lógico, en el que una llave permite dejar el coche estacionado en garaje sin problemas para el equipaje y con llave para el guardacoches.



Ambos modelos utilizan motores alimentados por inyección electrónica. El del Opel, de menor cilindrada, es tres caballos más potente, pero un poco perezoso para subir de vueltas, al contrario que el del Montego (foto superior), que es muy elástico.

que ocurre precisamente es lo contrario: que muchos conductores se encuentran en situaciones comprometidas porque las prestaciones de los coches modernos son muy superiores a las de hace simplemente cinco años. Con cualquiera de estos dos coches se superan los 180 kilómetros por hora (se llega en ambos casos a ver los 200 en el cuentakilómetros), cifra en que las cosas ocurren muy deprisa y no hay mucho tiempo para reaccionar. Pero ese es otro tema.



ALEX PUYOL

En trayectoria recta, ambos son perfectos: mantienen bien la trayectoria, no son muy sensibles al viento lateral, a pesar del tamaño y del maletero, y no se desvían en frenada o en rasantes violentos.

En trayectoria curva se comportan bien: son nobles y tienen una escasa tendencia a tirar de morro, más acusada en el Montego y fácilmente corregible dando un poco más de gas.

Por estabilidad pura nos inclinamos por el Opel, menos balanceador y algo más neutro. Pero, sin embargo, la mayor rapidez en la dirección del Montego (con servo) y los mejores frenos ha-



Los dos modelos utilizan faros halógenos
Una de las características de la carrocería del Montego es el cristal posterior



ALEX PUYOL



La versión GLS del Ascona utiliza la carrocería de tres volúmenes
Ambos ofrecen generosos maleteros y carrocería de cuatro puertas de amplio acceso

cen que para una gran mayoría de conductores sea más fácil de llevar el británico que el alemán, pese a que, para ir rápido, el alemán es más noble dentro de una sobriedad general de ambos.

En consumos, los desarrollos largos del Opel se notan en condiciones de velocidad mantenida y no muy elevada, como es el caso de 90 y 120. Sin embargo, cuando hay que ir más deprisa, la obligada utilización de marchas cortas penaliza los consumos, que pasan a ser superiores al MG. En ciudad, los desarrollos del Opel, y al no poder utilizar la cuarta y la quinta, se notan. Como conjunto hay casi un empate, con

ligera ventaja para el Opel, lo que es lógico pensando en la utilización familiar del alemán y deportiva del británico. Un generoso depósito para el Opel le confiere una autonomía de 600 kilómetros.

CONCLUSION

Por dos millones de pesetas, e incluso un poco menos, nos encontramos con dos coches muy atractivos y razo-

nables. El británico es más «bonito», ofreciendo además importantes virtudes; de hecho, supera al Opel en prácticamente todos los conceptos. El Opel ofrece un excelente valor como usado y una calidad excelente. Ya la decisión final dependerá del gusto de cada cliente. En todo caso, es importante señalar que es la primera vez que en una confrontación germano-británica el producto inglés está a la altura de la competencia e incluso por encima en muchos conceptos. Eso es lo más destacable.

José M. Cernuda

BALANCE FINAL



CONSUMO	i./100 km.	
	Montego	Ascona
CIUDAD		
A 28,2 km/h. de promedio	10,1	11,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	6,8	6,3
En conducción rápida	11,1	11,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	8,7	8,0
A 140 km/h. de cruceo	10,7	10,1
A 180 km/h. de cruceo	—	—
AUTONOMIA MEDIA		
Consumo medio ponderado	9,8	9,4
Recorrido (km.)	490	600

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

**** Excelente. **** Buena. *** Normal. ** Regular.

SONORIDAD	dB	
	Montego	Ascona
Al ralentí	55,4	54,3
A 60 km/h.	62,4	68,0
A 90 km/h.	68,2	69,6
A 120 km/h.	72,6	74,0
A 140 km/h.	77,6	75,1
A tope	80,4	78,2

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



Capa natural 120pts

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

Tabacalera

ENTREFINOS JAVA.

Y, AHORA, EL FICHERO POR SOLO 375 PTS.

LOS 100 COCHES DEL 86.

TODAS LAS SEMANAS, GRATIS, 2 FICHAS COMO ESTAS.

SORTEO DE UN CITROËN VISA GTI, ENTRE LOS QUE COMPLETEN LA COLECCION.

Motor 16

Envíeme el fichero "Los 100 coches del 86" al precio de 375 pts. El sistema de pago que elijo es el siguiente:

Talón adjunto a nombre de INREVISA, S. A. Giro Postal a nombre de INREVISA, S. A. Sellos de Correos por importe de 375 pts. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Nombre Dirección Población C.P.

Cuéntenos su caso



TVE: UN GENIO DE LAS FORMAS

El programa «Al mil por mil», que dirige y presenta Javier Vázquez, ofrecerá a los espectadores el jueves día 26 un amplio reportaje sobre Pininfarina, el célebre carrocerero que sigue siendo el número

uno a nivel mundial. A través de las imágenes se podrán admirar las diferentes creaciones de este genio italiano. «Al mil por mil» se emite por la Primera Cadena a partir de las 19,35 horas.

MOTORES QUE SOPLAN

Soy un asiduo lector de su revista, desde que la descubrí que, por desgracia, fue en el número 96. Me gustaría que hubiera más artículos sobre mecánica, en esto se basa mi pregunta. He visto a varios mecánicos que para conocer cómo va el motor quitan el tapón del tanque de gasolina y ponen la palma de la mano en la entrada del conducto del tanque y dicen: «Sopla el motor» o «no sopla el motor».

¿Qué significa esto?, ¿qué quiere decir del estado del motor? También me gustaría que me dijese cómo se pueden mejorar los desarrollos del cambio del Corsa, con unos neumáticos más anchos, si es posible. ¿Qué es el «picado» de bielas? ¿Qué mejoras de mecánica se están proyectando para el Ibiza y si influirán en el precio final de éste?

Fernando Diego
Salamanca

Respuesta. Suele decirse que un motor «sopla» cuando parte de la compresión pasa al cárter a causa de una mala estanqueidad en los cilindros, por desgaste de las ca-

misas o rotura de los segmentos. En este caso, se nota un cierto soplo (mayor de lo habitual) en la boca de llenado de aceite o incluso en el orificio de la varilla de nivel, que puede llegar a ser expulsada. Unos neumáticos más anchos, si no modifican el perfil, alargan el desarrollo entre un 3 y un 5 por 100 (en una medida). Por «picado» de bielas se entiende la detonación de la mezcla en la cámara de explosión: su inflamación en dos puntos distintos, producida por la chispa de la bujía y producida por un punto caliente. En cuanto a las mejoras mecánicas del Ibiza, al margen de la utilización de otros motores, de 1.000 c.c. y de 1.500 c.c., e inyección, se limitan a pequeños detalles para mejorar algunos de sus aspectos aún no del todo perfeccionados. Los precios finales de los automóviles dependen de la marcha del mercado y del estado general de la economía, no de las pequeñas mejoras introducidas.

Juan Antonio Iglesias
Torrelavega (Cantabria)

Respuesta. Tiene usted razón. Algún día habrá que rendir a Arias Paz el homenaje que se merece. Lamentablemente, este excelente divulgador ha fallecido hace bastantes años, pese a lo cual, su libro, en sus incontables ediciones, sigue siendo algo así como el vademécum del automovilismo.

DISEÑOS DE SBARRO

Leo con asiduidad vuestra revista y creo que es una de las mejores publicaciones de España, por no decir la mejor. Pero noto últimamente que no aparecen artículos especialmente atractivos: ¿Por qué no le hacen un reportaje a los impresionantes modelos que diseña Franco Sbarro? Por poner un ejemplo. Aprovecho también esta oportunidad

Realización de Sbarro sobre mecánica Citroën, bautizada Axel.



para felicitarles por las fichas de los coches del 86, ya que yo, particularmente, siempre he tenido ganas de poseer una colección de este tipo. Por último, decirles que deberían ampliar algo más la revista sin que ello implique un aumento de precio.

Víctor León
Mérida (Badajoz)

FERRARI ES FIAT

Me gustaría conocer la dirección a la que puedo escribir a Michele Alboreto. También quiero que me aclaren la siguiente duda: ¿Ferrari es completamente de Fiat? ¿Qué otras marcas pertenecen a este grupo?

Antonio Sanguino
Madrid



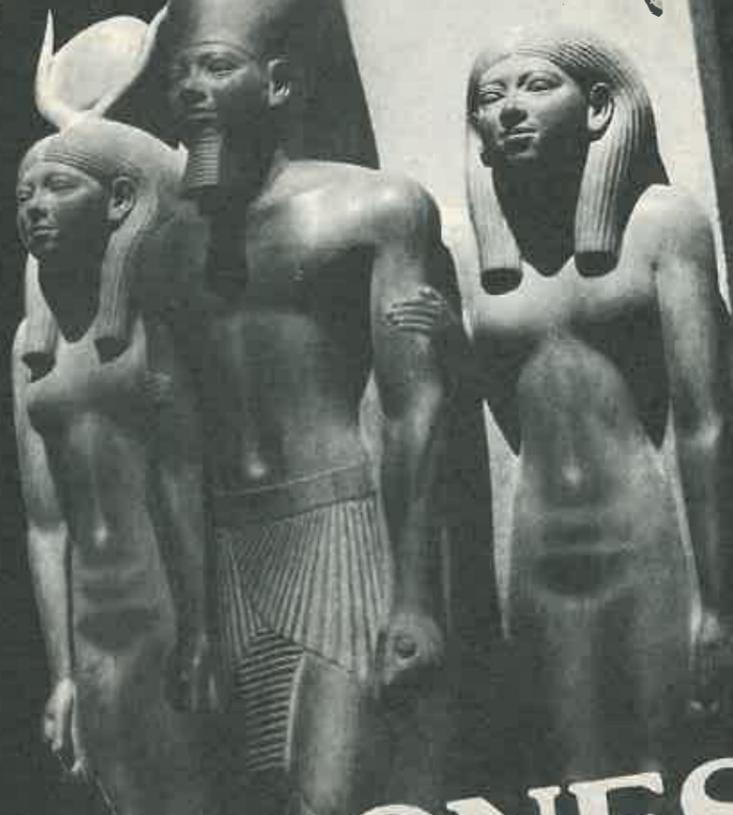
Respuesta. La dirección de Ferrari, S. A. es: Viale Trento Trieste, 31. 41100 Módena (Italia). Efectivamente, Ferrari pertenece desde 1969 al holding Fiat que es propietario, en Italia, de Autobianchi y Lancia. En otros países también fabrica automóviles bajo licencia, como es el caso de Murat (Turquía), Polski (Polonia) y Zastava (Yugoslavia), que aparece en la fotografía.

A FAVOR DEL «ARIAS PAZ»

Me dirijo a ustedes para que las personas que

historia

AÑO X - N.º 116 - 250 PTAS.



FARAONES

Los constructores de pirámides

Escriben A. Blanco Freijeiro, Francisco J. Presedo y Miguel A. Elvira

CASTILLA DESPUES DE ALJUBARROTA
LA CONQUISTA DEL POLO SUR

LOS CONSTRUCTORES DE PIRAMIDES

Mientras en España comenzaba la cultura de los Millares, en el Valle del Nilo se iniciaba la construcción de los más misteriosos monumentos erigidos por los hombres. ¿Qué o quién les impulsó a hacerlo?

Otros interesantes temas de este número de Historia 16: La crisis de Castilla tras el sangriento fracaso de Aljubarrota. La fría y terrible carrera entre Scott y Amundsen para conquistar el Polo Sur.

Las páginas de la Historia están en Historia 16.

historia

Prieto, Bassat, Ogilby & Mather

Cuéntenos su caso

CIUDAD REAL

Con gran desilusión leí mi carta publicada en esa sección de su revista número 112, ya que en ella citaba «C. Real» como abreviatura de Ciudad Real y no como calle Real.

En la carta anterior escribí Ciudad Real, también de manera abreviada, y la interpretaron como localidad, no como nombre de calle, de ahí que deduzca que habrá sido un error de imprenta o de mala interpretación, por lo que agradecería si es posible y a la mayor urgencia la aclaración correspondiente de lo mismo, con el fin de que a quien principalmente quería llegar, es decir, a los actuales y futuros usuarios de Renault en la zona de Ciudad Real.

Antonio García Rodríguez
Ciudad Real

RALLYES EN SANTANDER

Al Rally de los Peñucas, en Santander, una prueba que ha ido superándose año tras año, edición

tras edición, y gracias a la laboriosa labor del comité organizador, cuyo presidente es Fidel de la Peña, le ha sido asestado un duro golpe, por parte de la FEA (Federación Española de Automovilismo). Dicho rallye era puntuable para la Copa de España de Rallyes, y debido a su buenísima puntuabilidad y al descenso del Rallye Vasco-Navarro, debería ser puntuable, el año que viene, para el Campeonato de España de Rallyes.

El criterio que ha seguido la FEA para no ascender al Rallye Ciudad de Santander es que el reglamento dice que toda prueba que no alcance en su salida un total de 40 coches participantes podrá perder (no significa tiene que perder) su puntuabilidad.

Esto parece lógico, pero hay que tener en cuenta un par de cosas. En los últimos cinco años, pese a haber existido pruebas que no alcanzaban la cifra de los 40 coches en la salida, nunca se aplicó el reglamento y ninguna de esas pruebas perdió su puntuabilidad.

COPA de ESPAÑA de RALLYES

4-5 Mayo 1985

II Rallye
Ciudad de Santander
VII Los Peñucas



La discriminación aún se nota más si tenemos en cuenta que, en el presente año, tanto el Rallye Príncipe de Asturias como el Rallye Ciudad de León no han llegado a ese mínimo, pero tampoco han perdido su puntuabilidad.

Lo cierto es que el automovilismo español puede perder uno de sus mejores rallyes por culpa de la discriminación y parcialidad con la que los miembros de la FEA toman sus decisiones, «hundiendo» con ellas muchas horas de trabajos y esfuerzos.

Andrés de la Hera
Santander

CRITICA DE TIENDAS

MUÑOZ LANZA

DISEÑAR carrocerías tanto de turismo como de vehículos industriales, convertir un viejo camión o autocar en una modernísima autocaravana o realizar un precioso deportivo biplaza, son labores de creación que sólo un carrocerero artesano puede realizar. Uno de estos carroceros es Muñoz A. Lanza, y entre las ventajas con que cuenta el cliente que acude a sus talleres se encuentra la imaginación del propietario, que puede convertir los sueños del cliente en realidad. Los precios están muy en línea, siendo en realizaciones especiales singularmente aceptables. Las instalaciones están situadas en la carretera de Pinto a Fuenlabrada, en el kilómetro 14,600, polígono indus-

trial Codein, C/ Sierra de Gredos, número 20, Madrid, teléfono (91) 690 32 32. El recorrido desde Madrid para llegar a sus instalaciones se puede hacer por la carretera de Toledo.

Otra de las características de estos talleres consiste en la reconstrucción de coches clásicos. Faceta muy particular y difícil de encontrar.

La nave en la que trabajan tiene un aspecto particular. No se parece a un

taller normal, encontrando algún producto que llama la atención, como una autocaravana con forma de casa, con tejado con varias aguas, terraza en donde comer en verano con sus bancos mesa y toldo plegables; una barqueta a medio construir o el Dodge Lanza, una antigua reliquia cubierta de polvo y escondida por cualquier esquina. Todos estos detalles suponen un envidiable bagaje profesional dentro de estos talleres.



Calificaciones: Imaginación, 9; taller, 8.

DESCONTENTO CON EL RENAULT 11

DISTINGUIDO señor: Acogiéndome a su simpática e interesantísima sección me permito ponerle estas líneas para la siguiente consulta: El pasado día 19 de julio compré en el concesionario SYRSA un coche Renault 11, modelo TSE, de gasolina, con aire acondicionado, desprendiéndome de un Seat 132 con siete años, por estimarlo gastoso y anticuado. Sin embargo, he podido observar que en tráfico urbano el nuevo coche llega a gastarme hasta 12,65 litros a los 100 kilómetros ¿Es esto normal? ¿No le parece excesivo?

Por otra parte, encuentro su suspensión algo endeble.



¿Podría decirme el número de la revista en que se hizo la crítica de este modelo?

José Tristán de Amores
Sevilla

Respuesta. Hace ahora justo dos años que probamos el Renault 11 TSE, independientemente de que en ocasiones posteriores hayamos vuelto a este modelo, el más vendido del mercado. El consumo que hemos obtenido con este modelo fue de 9,1 litros/100 kilómetros, a una media de 26,8 kilómetros por hora en ciudad.

Efectivamente, un consumo urbano de 12,65 litros es excesivo, por lo que, una vez verificado que está bien medido, debe ponerse en contacto con el concesionario para llevar a cabo la oportuna reparación, dentro del periodo de garantía.

Si por suspensión endeble quiere decir blanda, no está muy lejos de la verdad. Pero no creemos que esto sea un defecto, sino una virtud, ya que el R-9 ha logrado combinar acertadamente este confort de suspensión con un comportamiento excelente.



FERNAN GONZALEZ, 39-TF 274 00 66
ACACIAS 20-TF 468 32 44-MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- VW GOLF Diesel, gran oportunidad
- PEUGEOT 205, varios modelos
- RENAULT 12 Super, sin entrada, 8.000 ptas mes
- FORD FIESTA Mod 84, grandes facilidades
- BX 16 TRS, año 84, aire
- HORIZON GL, LS, GLS, año 84
- INNOCENTI, impecable (ocasión)
- SEAT 133 Diplomatic
- RONDA Diesel, negro, M-FL, 100.000 entrada, 21.000 mes
- SEAT 124 Especial, sin entrada, 7.000 mes
- PEUGEOT 505 GRD, oportunidad, M-EK, grandes facilidades
- RENAULT 12 TS, seminuevo
- FORD FIESTA, sin entrada, 8.000 mes
- OPEL CORSA, gran oportunidad

**CREDITOS A 4 AÑOS
9,5 % INTERES
INFORMACION:
274 00 66**

**VISITENOS EN NUESTRAS
EXPOSICIONES**
Fernán González, 39
Acacias, 20
NUESTRA MAYOR
CUALIDAD
«LA CALIDAD»

**PARTICULAR VENDE
SAAB 900 TURBO
Tel. (91) 250 13 74**

RENAULT 12 TS, M-CT, como nuevo. Buen precio. Tel. Madrid 255 86 21.

SEAT 131 Supermirafiori familiar, M-DG, azul metalizado. Estupendo. Bien cuidado. Precio interesante. Tel. Madrid 255 86 22.

DYANE 6, M-9961-CT. Ideal. Tel. (91) 252 53 00.

GSA X3, M-0922-EF. Garantizado. Tel. (91) 433 86 84.

RONDA 65 CL, M-7788-FV, impecable. Ptas., 675.000. Tel. (91) 252 53 00

ESCORT 1.6i Cabrio, B-GJ. Tel. (93) 209 79 11.

ALFA ROMEO Alfetta GTV 2.5, MU-O. Tel. (93) 209 79 11.

TRIUMPH año 82, TR7, metalizado. Tel. (91) 252 53 00.

LANCIA BETA Coupé. Rojo, aire, dirección asistida. Buen precio. Tel. (91) 252 53 00.

VENDO pala cargadora Kramer. Buen estado. 1 m³ aproximadamente de pala. Teléfono 466 05 81.

AUTOMOVILES CANALCAR

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

EMPRESA RECOMENDADA

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

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

LA MAESTRIA DEL AUTOMOVIL

¡BIEN!
IMOLA MOTOR

PASEO COLON, 34 Teléfonos 27 00 48 - 28 68 10
20002 SAN SEBASTIAN

Talleres BENJA
ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS
Taller y exposición en Madrid
Doctor Esquerdo, 59 Tel. 274 68 52

RALLYE MANZANARES
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

LA PELICULA DE CONTROL SOLAR PARA OSCURECER LOS CRISTALES
PONGALE SOMBRA A SU COCHE

EXPOSICION Y VENTA
Antonio López, 117 - 28026 MADRID
Tel. 475 47 93

- Filtro solar hasta un 80%
- Evita altas temperaturas
- Elimina rayos ultravioleta
- Evita decoloración de la tapicería
- Intimidad para los viajeros
- Mantiene la transparencia del cristal
- Se limpia normalmente
- Autoadhesivo activado con agua
- Instrucciones de montaje
- Láminas en rollos 0,75 x 3 m. PVP: 7.500 ptas.
- Láminas en rollos 0,75 x 4 m. PVP: 10.000 ptas.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

Blasco de Garay, 63
28015 Madrid

MOVILAUDIO S.A. ☎ 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

AUTORRADIOS HI-FI ● RADIOALARMAS ● TELEFONOS ● FINANCIAMOS

VESPINO AL FRETE A CADY C-14 LAS PANTERAS ROSAS



EN muchos casos es suficiente una pincelada de originalidad junto con otra de buen gusto para convertir en algo personal el vehículo más corriente. Esto es lo que ha ocurrido con el Vespino AL y el Mobyette CADY E-14. Ambos ciclomotores, al ser los únicos en el mercado pintados en color rosa, se diferencian de los demás y adquieren una personalidad propia a pesar de no tener ninguna variación técnica.

MECANICA-COMPORTAMIENTO

Entre el Vespino AL y el CADY E-14 existe una sustancial diferencia mecánica en cuanto al conjunto motor-transmisión. Ambos son de dos tiempos; sin embargo, el CADY necesita la mezcla de aceite con gasolina dosificada al 4 por 100, mientras que el Vespino ha de ser al 2 por 100. Al margen de esto, la refrigeración es también diferente; el Vespino, debido

al sistema de ventilación forzada, puede permanecer parado en el tráfico sin que el constante aumento de la temperatura del cilindro llegue a ser preocupante. Por el contrario, el CADY utiliza el tradicional sistema de refrigeración por choque de aire, con lo cual las paradas con el motor en marcha son perjudiciales. Además de esto, la alimentación del Vespino es por láminas en el conducto de admisión; así, el aprovechamiento del combustible es mejor y el rendimiento



Dos ciclomotores orientados hacia la gente joven. Hay diferencias notables entre ellos; la más significativa, el precio

PRESTACIONES		
	Vespa	Cady
VELOC. MAXIMA (km/h.)	46	38
ACELERACION (seg.)		
De 0 a 10 m.	2,1	3,4
De 0 a 100 m.	9	13,5

CONSUMO		
	Vespino AL	Cady E-14
	Litros/100 km.	
Ciudad	2,5	1,7
Carretera	2,7	2
Mezcla aceite /gasolina (%)	2	4

to también. A esto, se suma el encendido electrónico con las evidentes ventajas de un mejor funcionamiento en términos generales, y la falta de mantenimiento.

En el apartado de la transmisión ambos vehículos están equipados con cambio de velocidad automática. Sin embargo, se diferencian sustancialmente en la transmisión final: El CADY E-14 tiene las dos cadenas al descubierto, precisando así ser tensadas periódicamente, mientras que el Vespino AL tiene todo el conjunto tapado y no necesita regulación.

La puesta en marcha es sensiblemente más sencilla para el conductor del Vespino, que con una ligera pedalada lo arranca y le oye ralentizar sin problemas.

La postura del conductor es cómoda en ambos ciclomotores, aunque para personas de baja estatura el CADY E-14 tiene el asiento más bajo y el manillar permite una postura muy cómoda.

En cuanto a rendimiento, no cabe duda de la gran diferencia que existe entre los dos. El Vespino AL arranca

con inmediatez y al primer toque de acelerador sin fatiga ni dudas rueda progresivamente hasta alcanzar los 46 kilómetros por hora. En cuanto a la manejabilidad y a la respuesta de las suspensiones, se pueden calificar de apropiadas para un vehículo como éste. En el tráfico urbano se puede culebrear jugando con toques de acelerador y disfrutando de la excelente manejabilidad. También los frenos son inmediatos en sus reacciones. El único inconveniente es el consumo del combustible, que a máximo régimen alcanza los 2,7 litros por cada 100 kilómetros y en uso urbano no baja de los 2,5 litros.

El comportamiento del CADY E-4 es totalmente diferente. A su favor está el consumo de combustible, que en ningún caso sobrepasa los dos litros por cada 100 kilómetros y en uso habitual se sitúa en 1,7 litros.

En el recuadro de prestaciones que aparece junto a esta prueba se puede ver claramente la inferioridad en cuanto a la velocidad máxima, que es de 38 kilómetros por hora, y también en la aceleración sobre los 10 y 100 metros.

Debido a un mayor lanzamiento de la horquilla, el CADY es más noble en curvas y al deslizarse entre los coches se muestra igualmente ágil, pero con la dirección más precisa. En zonas bacheadas las suspensiones responden de forma modesta; sin embargo, llegado el momento, los frenos son fiables.

El Vespino, al tener el conjunto motor-transmisión tapado, registra un índice de rumorosidad bajo, cosa que no ocurre con su rival.

ACABADO-EQUIPAMIENTO

En cuanto a la línea estética, el Vespino AL vuelve a ser el ganador.

El CADY E-14 está desprovisto de portaequipaje, al ser un accesorio opcional la cesta delantera o el transportín posterior. Se echa en falta el velo-

PRECIO EN LA CALLE: 98.661 pesetas. FABRICANTE: Moto Vespa. C/ Julián Ca-marillo, n.º 6. Madrid-28037. GARANTIA: Seis meses.



PRECIO EN LA CALLE: 74.900 pesetas. FABRICANTE: G.A.C. Mobylette. Eibar, Guipuzcoa. GARANTIA: Seis meses.



FICHA TECNICA



VESPINO AL

MOTOR Monocilíndrico inclinado frente a la marcha. Dos tiempos. Refrigeración: forzada por aire. Diámetro por carrera: 38,4x43 mm. Cilindrada total: 49,77 c.c. Potencia máxima: 2,8 CV a 5.700 rpm.

ALIMENTACION Carburador Dell'Orto con admisión por láminas. Encendido transistorizado.

TRANSMISION Cambio de marchas automático con variador de velocidad. Embrague centrífugo.

BASTIDOR Monocasco en chapa de acero. Horquilla delantera telescópica. Suspensión posterior monoamortiguador. Frenos de tambor.

DIMENSIONES Longitud máxima: 1.745 mm. Altura máxima: 1.050 mm. Distancia entre ejes: 1.130. Anchura máxima: 620 mm. Peso en seco: 53 kilos. Capacidad del depósito: 3,3 litros.

címetro y el cuentakilómetros, así como unos reposapiés paralelos, fijos, que no sean los pedales.

El Vespino, sin embargo, ofrece un original velocímetro, muy generoso en sus mediciones, y el cuentakilómetros.

Sobre la carcasa que protege el motor está situada una protección para poder usar como pena reposapiés, y también los laterales que están igualmente protegidos contra los roces producidos por los pies al pedalear.

VALOR-PRECIO

El hecho que nadie regala nada lo demuestra el precio del Vespino AL, fijado en 98.661; casi un 25 por 100 más caro que el CADY, cuyo precio es de 74.900 pesetas.

A lo largo de la prueba se ha visto la superioridad del Vespino en los apartados de las prestaciones, concepto mecánico y línea estética. En contraposición a esto, el CADY E-14 ofrece un consumo de combustible muy inferior, mientras que su precio justifica en parte la inferioridad en prestaciones.

Gigi Corbetta

FICHA TECNICA



CADY E-14

MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos. Refrigeración: por aire. Diámetro por carrera: 39x41,8 mm. Cilindrada total: 49,9 c.c. Potencia máxima: 1,8 CV a 5.000 rpm.

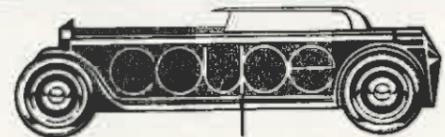
ALIMENTACION Carburador GAC de 12 mm. Encendido: por contactos.

TRANSMISION Primaria por correa. Secundaria por cadena. Embrague centrífugo.

BASTIDOR Monocasco en chapa de acero. Horquilla delantera telescópica. Suspensión: trasera con dos amortiguadores. Frenos: de tambor.

DIMENSIONES Longitud máxima: 1.730 mm. Distancia entre ejes: 1.200 mm. Altura de asiento: 700 mm. Peso en seco: 48 kg. Capacidad del depósito: 3,75 litros.

francisco pueche



ALGO NUEVO DENTRO DE UNA LINEA CLASICA

- * Mascotas, Insignias, Arte...
- * Volantes de madera, Ruedas de radios, Capotas...
- * Vestimentas, Gorros y Gorras...
- * Literatura, Caprichos...

Lucio del valle, 19 (esq. islas filipinas) 28003 Madrid ☎ 253 97 97



MERMAN
C/ Espronceda, 38.
Tel. 442 05 99 / MADRID

TODO CAMBIA

TAMBIEN EL CONCEPTO DE UN TALLER PARA SU AUTOMOVIL

HAY OTROS TALLERES Y... MERMAN. El taller más avanzado. Los mejores precios.

LE OFRECEMOS

- Puesta a punto • Electricidad • Accesorios deportivos • Aire acondicionado • Alarmas • Servicio de Auxilio • Los mejores equipos CAR HIFI

LA BOUTIQUE **ALPINE**

Sansui SONY SPARKOMATIC •BLAUPUNKT

¡¡SORPRENDASE!!
«Nosotros superamos a Europa» INCLUSO EN PRECIO

Aerodinámica HELLA NEUMATICOS UNIROYAL Distribuidor oficial

Ocio

EL TIEMPO SOBRE RUEDAS

Acción a raudales, color a tope, elegancia sin límites, refinamiento desmedido o erotismo en pequeñas gotas son algunos de los componentes utilizados en los calendarios creados por la industria del automóvil. Grandes nombres se dan la mano con artistas desconocidos; maestros de la máquina fotográfica trabajan codo a codo con los reyes del aerógrafo. Los aristócratas de la imagen, en una palabra, dan lo mejor de sí a la hora de crear estos ejemplares, unas páginas encargadas de alegrar nuestra vida durante los trescientos sesenta y cinco días del año.



3	10	17	24
4	11	18	25
5	12	19	26
6	13	20	27
7	14	21	28
1	8	15	22
2	9	16	23

Lucas, el erotismo.



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

BMW, el recuerdo.



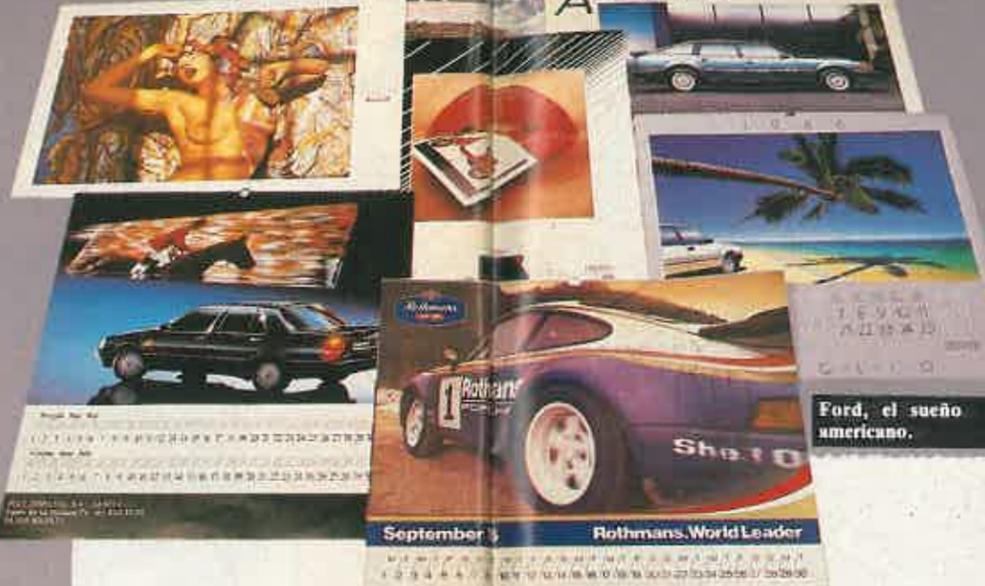
2	3	4	5	6	7	8	1
9	10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31	

Alfa Romeo, competición.

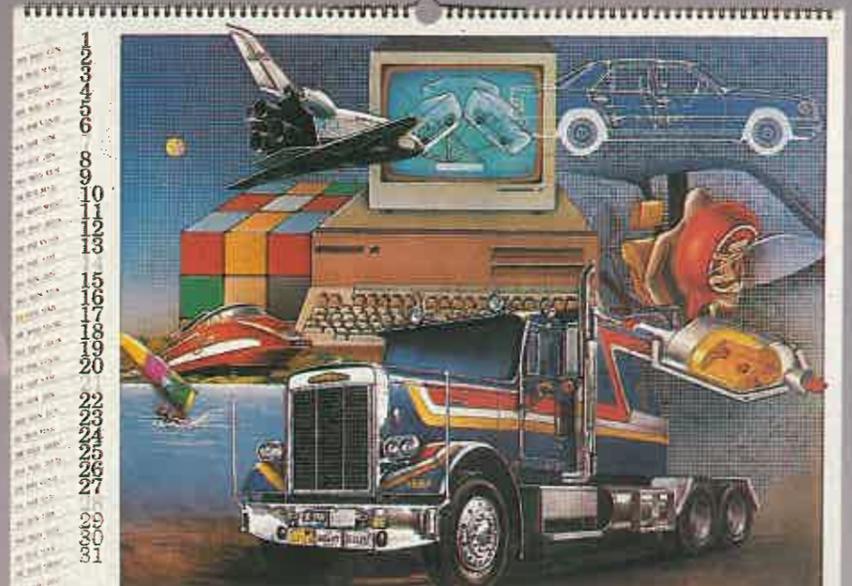


1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----

Lancia, el futuro.



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----



Mercedes, el «collage» que resume distintas épocas

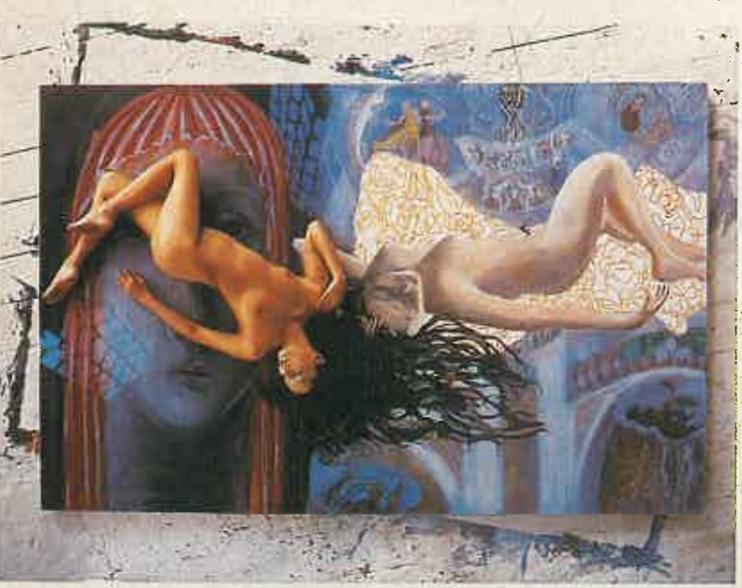


Audi. Se vende en Alemania, vale 25 marcos alemanes. El calendario Lucas se vende en Inglaterra por 2,99 libras esterlinas.

EL ARTE DE PIRELLI

Si la fama de Pirelli como fabricante de neumáticos se extiende a nivel internacional, su prestigio como productor de calendarios es más que notorio. Desde hace veintinueve años confecciona un atractivo calendario, que en esta ocasión ha sido desarrollado en colaboración con los artistas del Royal College of Art de Londres y el fotógrafo norteamericano Bert Stern. Las creaciones de los primeros, que incorporaban una subliminal huella de un Pirelli P6, han sido combinadas con las modelos británicas de moda y Stern las ha inmortalizado en el celuloide para crear una fina mezcla de arte y fotografía.

La segunda parte de la noticia estriba en la subasta que de los originales hizo el duque de Westminster en Londres, llegándose a pagar hasta 450.000 pesetas por uno de ellos.



Original y calendario. Junto a estas líneas, la obra de Tim Long y la hoja de calendario resultante. El cuadro se subastó por 300.000 pesetas.



**ESPAÑOLES
AVENTUREROS**

**A LA
CONQUISTA
DE AUSTRALIA**

La nota dominante este año en la selección final del Camel Trophy ha sido, sin duda, el alto nivel de los participantes, tanto en la conducción de un todoterreno como en espíritu aventurero y solidario. No en vano, los doce finalistas de los que sólo dos irán a Australia, fueron seleccionados entre más de 18.000 solicitudes.

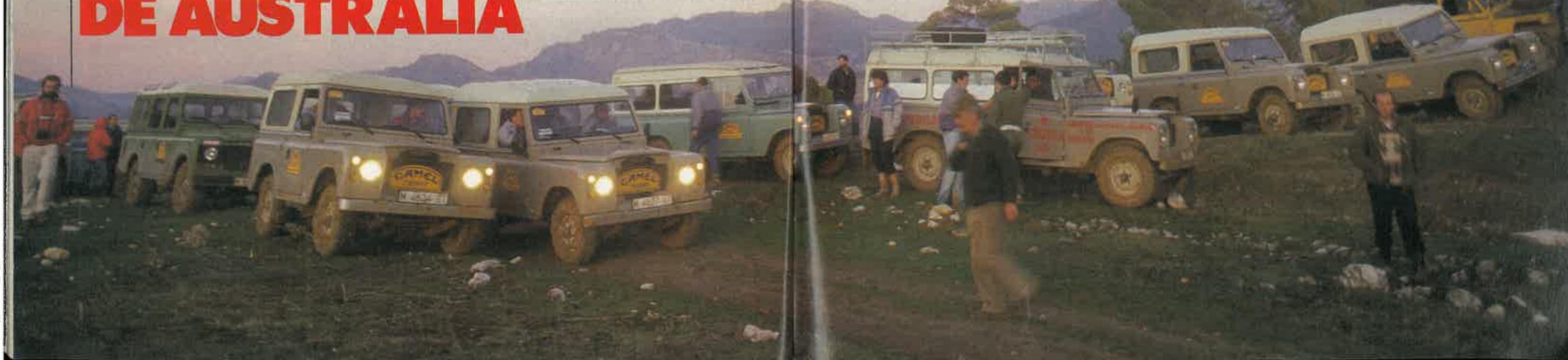
Este alto nivel de los 12 hombres, este año no hubo ninguna mujer, hizo que el jurado, integrado en su mayoría por miembros de la organización, se encontrara con serias dudas a la hora



José Luis de Frutos, Sergio Klein y Javier Aguirre tienen por delante un duro entrenamiento antes de que se tome la decisión final. Los caminos y los ríos de la sierra de Cazorla fueron lugares propicios para probar a los elegidos.

de elegir. Al final la prueba física a la que se sometió a los pilotos y la evaluación minuciosa de la personalidad de cada uno de ellos hizo que Sergio Klein, Ignacio Aguirre y José Luis de Frutos fueran los ganadores, aunque en esta ocasión la decisión de quién quedará reserva y quiénes serán los componentes del equipo español se ha aplazado hasta el mes de enero, esperando el resultado del último y más duro entrena-

La forma física es un elemento muy a tener en cuenta cuando se ha de atravesar una selva



Todos estaban bien preparados. Al final, pequeños detalles marcaron las diferencias

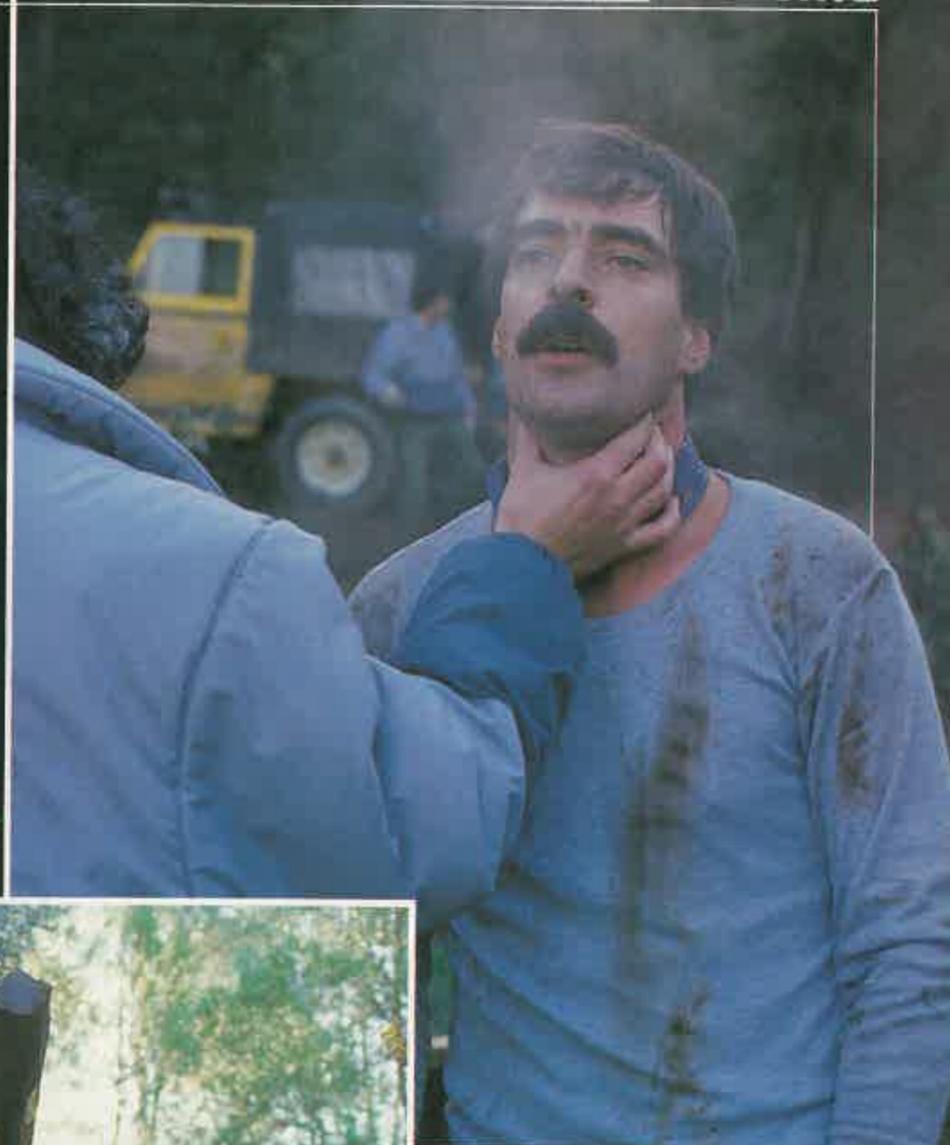


mi ento que se realizará en el circuito que Land Rover posee en Eastnor Castle, Inglaterra. Como ya viene siendo habitual desde hace tres años para realizar esta elección final, participantes, Prensa y organización emprenden una pequeña aventura de dos días por caminos de tierra y en condiciones no demasiado cómodas. Los participantes, agrupados en equipos de dos, realizan el mismo recorrido que el resto de la caravana y, además, cada uno de ellos debe hacer las pruebas especiales de conducción que a lo largo del trayecto se van situando, y fueron seis este año. Pero no sólo cuenta la habilidad al volante, el instinto, los reflejos, el carácter y la inteligencia para abordar los problemas son también tenidos muy en cuenta, no en vano los dos elegidos deberán convivir casi un mes en condiciones difíciles no sólo con su compañero de coche, sino también con el resto de los equipos que además de sus adversarios se-



rán sus compañeros. Los doce participantes demostraron desde que se conocieron que formaban un compacto grupo casi de amigos dispuestos a ayudar a los demás, y convencidos de que por delante tenían dos días de pasarlo bien que nunca olvidarían, aunque no resultaran elegidos. Finalizada la prueba todos seguían pensando lo mismo, e incluso los tres ganadores se encontraban un poco avergonzados por ser ellos y no sus compañeros los tres finalistas. Aunque la decisión final se tomó en

base a mínimas consideraciones, dado el alto nivel de cinco de los participantes que habían quedado como favoritos tras la dura prueba física, el valenciano Sergio Klein se destacaba ligeramente, ya que, a pesar de su apariencia débil, que a punto estuvo de ser la causa de no ser seleccionado para la final, demostró que en conjunto era el mejor de los doce. Por su parte, José Luis de Frutos, cinturón blanco-rojo 6.º Dan de judo y cuarto en la Olimpiada de Montreal puede ser el complemento ideal de Klein, ya que es menos rápido y más serio que el valenciano, pero con una magnífica preparación y resistencia física. El otro finalista, Ignacio Aguirre, nacido en Cangas de Onís y buzo de profesión, fue elegido por ser un hombre acostumbrado a trabajar en condiciones difíciles en las cuales perder los nervios o tener un ligero fallo puede ser desastroso, e Ignacio tuvo ocasión de demostrarlo en Cazorla, cuando se quedó con el motor parado bajando una pendiente marcha



atrás y, en una reacción instantánea, paró el coche contra un árbol, cuando todos los presentes lo veían empotrado contra los otros Land Rover. El condicionante de tener que elegir sólo a tres dejó fuera a Javier Alonso, que, probablemente, hubiera tenido que renunciar por falta de tiempo, y a Luis Ramón Rosas, uno de los más completos, que, por hablar poco, dar la sensación de ser excesivamente reservado y, a decir de los organizadores, tener un ligero problema de sinusitis, podría causar serios problemas en Australia. Contentos también volvían Emilio Arrabal, Germán Cobo, Antonio Gallego, Fernando Landa, Fernando Oliva, Faustino Palacios y Alvaro Rengifo, todos ellos entre los veinticinco y los treinta y ocho años; de vidas, profesiones, y vivencias distintas, pero unidos por la necesidad de encontrar nuevas sensaciones y salir de la rutina.

María Jesús Benoit
Fotos: Alex Puyol

FORMULA RALLYE



Los Austin Rover 6R4 son ya unos enemigos muy serios que van como aviones conducidos por Tony Pond y Marc Duez. A la izquierda se ve el Lancia Delta S-4, impresionante en todo momento. Markku Alen luchó de igual a igual con Salonen.



La Fórmula Rallye es un invento explosivo que mezcla los elementos más espectaculares de dos especialidades muy diferentes: los rallyes y los circuitos. El primer Memorial Attilio Bettega celebrado en la localidad italiana de Bolonia ha sido un éxito total que ha puesto ante los ojos de miles de espectadores, tanto en directo como en televisión, todo un recital de acrobacias.

Biasion, el irresistible ganador de dos rallyes españoles del Campeonato de Europa, no pudo demostrar sus posibilidades a los mandos del Lancia 037.

El finlandés Timo Salonen ha sido el primer ganador de esta nueva forma de competición, el FRO, sentado a los mandos de un Peugeot 205 Turbo 16 Evolución 2. En segundo lugar y casi a la misma altura quedó Markku Alen al volante de uno de los nuevos Lancia Delta S-4. Los dos Austin Metro 6 R 4 de Tony Pond y Marc Duez quedaron detrás en una demos-



tración impresionante de su potencial. Los más «locos», Blomqvist, a los mandos de su Audi Quattro Sport; Toivonen, con un Ferrari; Ragnotti, con un Maxi Turbo, y Biasion, con un Lancia 037, enloquecieron al público presente.

Timo Salonen ha demostrado que su título de campeón mundial de rallyes en 1985 no ha sido una casualidad. Atacó como un poseso y llevó el 205 Turbo 16 a la victoria.

Fotos: A. J. Nieto



MARAGALL

BARCELONA NO RENUNCIA A LA F-1

El alcalde de Barcelona, en conversación mantenida con MOTOR16, puntualizó (por primera vez tras su reunión en Londres con la FOCA) los últimos acontecimientos en torno al Gran Premio de España. Pascual Maragall dijo textualmente: «Barcelona no renuncia a nada, Barcelona no se quedará sin Gran Premio de Fórmula Uno.» Cuando se le instó a dar una fecha, manifestó: «Yo ahora no puedo decir para qué año será. Para mil novecientos ochenta y seis Jerez ha ganado, y les felicito; pero hay que contar con Barcelona, y si no es en Montjuich, será en el circuito de Cataluña.» Al requerimiento de precisar sobre el tema de la construcción del circuito del Real Automóvil de Cataluña, nos dijo: «El RACC cuenta con nuestro apoyo; ya tiene los terrenos, y en mil novecientos ochenta y seis comenzarán los trabajos.» La resolución del alcalde barcelonés contrasta con el revés que le ha significado haber perdido el Gran Premio para 1986, revés que justifica así cuando le preguntamos si Ecclestone fue la persona que dio al traste con las esperanzas barcelonesas: «Ecclestone no fue "el hombre malo"; lo que sucedió fue que en ciertos momentos hubo falta de conexión entre sus hombres y los míos.» Por fin, sobre las declaraciones del alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, que le trataba muy duramente, Maragall prefirió no opinar y reiterar su convicción: «Los

ta y seis Jerez ha ganado, y les felicito; pero hay que contar con Barcelona, y si no es en Montjuich, será en el circuito de Cataluña.» Al requerimiento de precisar sobre el tema de la construcción del circuito del Real Automóvil de Cataluña, nos dijo: «El RACC cuenta con nuestro apoyo; ya tiene los terrenos, y en mil novecientos ochenta y seis comenzarán los trabajos.» La resolución del alcalde barcelonés contrasta con el revés que le ha significado haber perdido el Gran Premio para 1986, revés que justifica así cuando le preguntamos si Ecclestone fue la persona que dio al traste con las esperanzas barcelonesas: «Ecclestone no fue "el hombre malo"; lo que sucedió fue que en ciertos momentos hubo falta de conexión entre sus hombres y los míos.» Por fin, sobre las declaraciones del alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, que le trataba muy duramente, Maragall prefirió no opinar y reiterar su convicción: «Los

ta y seis Jerez ha ganado, y les felicito; pero hay que contar con Barcelona, y si no es en Montjuich, será en el circuito de Cataluña.» Al requerimiento de precisar sobre el tema de la construcción del circuito del Real Automóvil de Cataluña, nos dijo: «El RACC cuenta con nuestro apoyo; ya tiene los terrenos, y en mil novecientos ochenta y seis comenzarán los trabajos.» La resolución del alcalde barcelonés contrasta con el revés que le ha significado haber perdido el Gran Premio para 1986, revés que justifica así cuando le preguntamos si Ecclestone fue la persona que dio al traste con las esperanzas barcelonesas: «Ecclestone no fue "el hombre malo"; lo que sucedió fue que en ciertos momentos hubo falta de conexión entre sus hombres y los míos.» Por fin, sobre las declaraciones del alcalde de Jerez, Pedro Pacheco, que le trataba muy duramente, Maragall prefirió no opinar y reiterar su convicción: «Los

Grandes Premios volverán a Barcelona.»

RALLYES

RENAULT SPORT 86

Se conocen ya los planes de Renault Sport para la temporada que viene. Al abandono de la Fórmula 1 sucede también el de los rallyes del Mundial, por considerar que el Maxiturbó, con sólo dos ruedas motrices, no es por el momento competitivo y se espera volver cuando el grupo S esté en vigor. Por el momento se limitarán a hacer correr a Ragnotti en un R-11 grupo A en dos pruebas del Mundial, Acrópolis y Córcega. Este mismo piloto participará en el francés de Producción, con un Maxi, a través de una escudería semiprivada y patrocinado por Phillips. Ragnotti ha firmado contrato con la Renault por un periodo de dos años.



ENSAYO

MOTEROS EN FORMULA 1

Pirelli ha organizado en el circuito de Le Castellet una jornada de pruebas para sus pilotos motociclistas, en la que el «plato fuerte» del día fue la toma de contacto de sus tres pilotos más destacados con el monoplaza Brabham de Fórmula 1. Barry Sheene,



Marco Lucinelli y Franco Uncini tuvieron la oportunidad de subirse a un monoplaza de más de setecientos caballos de potencia, experiencia que han juzgado apasionante. Lucinelli manifestó que le había sorprendido la facilidad de conducción del Brabham, extremo

que no esperaba. Barry Sheene ya había conducido un Fórmula 1 con anterioridad, así como varios potentes vehículos americanos, por lo que no tuvo demasiada importancia el que llegase tarde a esta prueba y apenas pudiese experimentar las experiencias de que gozaron sus compañeros.

FORMULA 1

FICHAJES

La composición de los equipos para el 86 sólo está pendiente de algunas confirmaciones, a saber: Streiff podría acompañar a Brundle en Tyrrell; Arnoux o Alliot, a Laffite en Ligier; Nannini, a Martini en Minardi. Por último, se ha confirmado que Marc Surer estará en Arrows con Thierry Boutsen y Derek Warwick con Ayrton Senna en Lotus.

CIRCUITOS

ESPAÑOLES EN PARIS

Rafael Beltrán es otro piloto que ha estado participando en carreras de la Fórmula Renault francesa. Tras haber tenido que usar neumáticos de ocasión,



Boxes



El Campeonato de España de Producción podría ampliarse a la División II (hasta dos litros de cilindrada) a partir del año 87. En el nuevo reglamento se especificará la fecha de homologación entre el Campeonato Nacional y el Europeo (que será mundial ya desde el 86).

gundos más lento que Bobby Rahal, poseedor del récord.

SEAT podría inscribir un Ibiza 4x4 oficial en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Como piloto se habla de José María Serviá, que hasta ahora conducía un 124 Proto.

La Federación Centro organizará para la próxima temporada un Campeonato de Rallyes de Tierra: contará con 14 pruebas y estará abierto a todos los coches, incluidos los no homologados. Habrá clasificaciones por clases y los precios mínimos serán de 100.000 pesetas por rallye.

Un motor Honda V8 será utilizado por Geoff Brabham, hijo de Jack Brabham, en la próxima edición de Indianápolis. De momento, las pruebas efectuadas con el March-Honda han sido enteramente satisfactorias: el coche ha rodado en el circuito de Laguna Seca dos se-



Es un ejemplo de la otra cara de los españoles que corren en Europa, hacién-

dolo con unos medios tan limitados que cada carrera es una aventura.



Carta a los Reyes Magos



Este original nacido a la luz del árbol de Navidad y con el nuevo año en el horizonte, fácilmente se podría convertir en una carta a los Reyes Magos, o dicho de otra forma, en unos deseos para 1986 que tienen tanto de voluntad como de ilusión.

Pero no vamos a ser exigentes, ni mucho menos intransigentes. Entre otras cosas, porque los últimos coletazos de 1985 han sido tan sorprendentes como esperanzadores. La crisis de nunca acabar parece herida de muerte. El pesimismo ya no se lleva. Hay signos para encarar el futuro con esperanza. Hay motivos para apostar fuerte a que vienen tiempos mejores. ¡Ya era hora!

No, no nos ha tocado la lotería, estamos optimistas por dos motivos concretos, por dos razones poderosas:

1. El petróleo ya no es el ombligo del mundo, la OPEP ha perdido su fuerza y el barril de crudo ya no es amenaza ni chantaje.

2. El dólar ha sido dominado y los especuladores han caído en su trampa.

Estas dos variantes han tenido en nuestro país una consecuencia imprevisible y espectacular. Ha bajado la gasolina. Ni los más viejos del lugar lo recuerdan. Lo importante es el que el bolsillo lo nota para bien. Pero hay otro signo revelador en torno a nuestra inminente entrada en la Comunidad Económica Europea. Las ventas de automóviles en noviembre han subido un 24 por 100 con relación al mismo mes del año anterior.

La amenaza de este monstruo llamado IVA, aunque parezca imposible, ha tenido algún efecto positivo. Son muchos los que han corrido al concesionario para ahorrarse unos duros.

La verdad es que el temido y preocupante 1985 no está resultando tan malo. La industria automovilística lo pintó dramático y cruel. No era para tanto. La venta de enero a noviembre ha subido un 3,6 por 100 y, por tanto, están lejos de perder los tres puntos que vislumbraban los dirigentes del sector. Renault sigue siendo el líder destacado y el R-11, la vedette. Seat y Citroën son los únicos que pierden terreno a nivel nacional, aunque lo recuperan con creces con las exportaciones.

Volviendo al principio, bueno será pensar en el año que viene. En lo deportivo, la gran cita será el retorno de la Fórmula 1, la recuperación del Gran Premio de España y el bautismo mundial del circuito de Jerez. El 13 de abril será un día grande.

A nivel motociclista hay fe y ambición en nuestros pilotos. Nieto quiere reverdecer laureles. Sito va para número 1 y Aspar quiere situar de nuevo a Derbi entre la élite. No habrá que perder, por otro camino, la pista de Salvador Serviá en sus incursiones internacionales ni sacar el ojo de la rivalidad Zanini-Sainz, que puede situar en la cresta de la ola el nacional de rallyes.

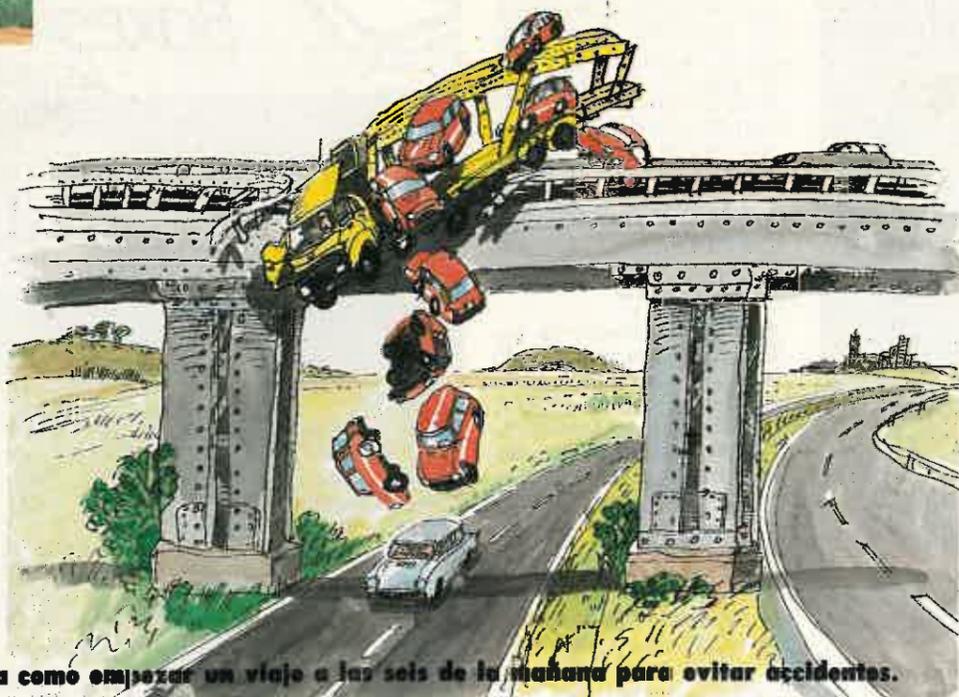
Lo dicho, nos conformamos con poco. Nuestra carta a los Reyes Magos podría ser telegráfica: «Queridos amigos. Stop. Deseamos que 1986 sea mejor que 1985 para el mundo del motor español. Stop. Con la mejora del índice de la vida nos conformamos. Stop. Salud y paz.»



J. M. CASANOVAS



BALLESTA



No hay nada como empezar un viaje a las seis de la mañana para evitar accidentes.

Tarjetas Postales

ANTONIO Paramio, presidente de la Cofradía Extremeña de Gastronomía, que acaba de clausurar asambleariamente su año de ejercicio, se lamenta de que está desapareciendo la cabaña de cerdo ibérico a causa de la ta- la constante del encinar que da la bellota nutricia.

Un individuo con cargo oficial habría incluso celebrado la cosa atribuyéndola a una «modernización de los hábitos alimentarios de los españoles» que ahora, al sabrosísimo ibérico, preferirían el cerdo blanco. Desgraciadamente, los personajes oficiales no sólo son lenguaraces, sino que además tienen poder.

El cerdo es el gran clásico de la cocina popular extremeña. Si es ibérico, se pone a la altura de cualquier otra e incluso rivaliza con ventaja. Cuando el cerdo es blanco se vulgariza o, lo que es peor, se hace anónima. La calidad de la materia prima es el punto fundamental de cualquier cocina que aspire a convertirse en un atractivo poderoso y toda «modernización» en sentido contrario, lo único que hace es sumirla en la ordinariéz.

Comparad el excelente jamón de ibérico que sirve el parador de Trujillo, sin ir más lejos, con el que dan en cualquiera de las cafeterías de la misma lo-



Xavier Domingo

Cabe alternar la cocina del parador con la del hostel Pizarro, en la plaza. El fiambre de gallina trufada es superior y también el bacalao con espinacas, o la prueba de cerdo y, ahora, la perdiz. En primavera hay que degustar en este simpático local los rabos de oveja guisados con tomate.

El fin de semana en Trujillo garantiza un descanso perfecto. La monumental ciudad de Pizarro es de una tranquilidad absoluta y el paseo por sus plazas y callejuelas da cuenta cumplida de un pasado esplendoroso. Las mansiones y sus enormes solanas dan envidia. A uno le hubiera gustado ser de allí y estar allí, en plan señor, claro, en aquellos días contemporáneos o inmediatamente posteriores al Descubrimiento. Sólo encuentro discutible la estatua de Pizarro en la plaza Mayor. Ensalza al «héroe imperial». No dice nada, en cambio, del enigmático personaje que fue, carcomido de ambiciones e intrigas; no dice nada de su verdadera dimensión humana. Es el retrato de un personaje medieval y caballeresco. No el de un aventurero renacentista ávido de poder y de riqueza. A Pizarro uno le puede admirar y respetar tal y como fue, con su grandeza y su miseria. Pero no con ese disfraz de bronce que rompe toda la armonía ocre de la plaza.

La Extremadura

calidad. No es el jamón el único atractivo del parador. También vale la pena el revuelto de cardillo y el platillo de habas y son soberbias las migas con huevos fritos o las chuletas en adobo.

Fue el parador-convento de Clarisas, que fueron trasladadas a un edificio nuevo levantado frente al antiguo. Las monjas hacen y venden una extraordinaria galletería y bollería: roscos de vino, bolluelos, pastas de coco, nevaditos y, sobre todo, un suculento bizcocho que ha adquirido fama en toda la zona. El parador es el primer cliente de las monjas.

SERIE FORMULA 1

99



FERRARI 156/85

FERRARI es uno de los mitos del automovilismo, y esto lo ha conseguido gracias a su presencia en la competición y muy particularmente en la Fórmula 1. En la temporada 85, Michele Alboreto ha conseguido la segunda posición en el Campeonato del Mundo con el Ferrari 156/85. Este era un coche totalmente nuevo respecto al de la temporada anterior en el que se han varia-

do los repartos de peso para bajar el centro de gravedad. El monocasco está construido en fibra de carbono y va reforzado con ligerísimos paneles de nido de abeja. En el motor también se ha variado la disposición de los turbocompresores, que ahora están situados por debajo de las bancadas y con la nueva alimentación la potencia puede llegar a 1.000 caballos.



Motor 16



Que la Paz y Felicidad sean un símbolo para todos.





EL MITO DE CARRERAS



Ferrari

MOTOR Disposición: Central longitudinal. Construcción: V6 a 120°, dos árboles de levas por bancada y cuatro válvulas por cilindro. 1.496,4 c.c. Alimentación: Inyección Weber-Marelli y dos turbo compresores KKK. Potencia: De 660 a 1.000 CV, según la presión de sobrealimentación.

TRANSMISION Tracción: Trasera. Caja de cambio: Manual de 5 velocidades.

DIRECCION Tipo: Cremallera.

FRENOS Sistema: Cuatro discos ventilados Brembo.

CHASIS Construcción: Monocasco de fibra de carbono y kevlarcon, paneles de nido de abeja. Suspensiones: Independiente a las cuatro ruedas. Llantas: Speedline de 13. Neumáticos: Goodyear radiales.

DIMENSIONES Batalla: 2.762 mm. Vías del/tras: 1.797/1.663 mm. Longitud: 4.292 mm. Anchura: 2.135 mm. Altura: 1.080 mm.

PESO En orden de marcha: 548 kg.

PRESTACIONES. Más de 300 km/h.

PALMARES'85

G. P. de Brasil: 2.º, Alboreto; 5.º, Arnoux.
G. P. de Portugal: 2.º, Alboreto.
G. P. de San Marino: 6.º, Johansson.
G. P. de Mónaco: 2.º, Alboreto.
G. P. de Canadá: 1.º, Alboreto; 2.º, Johansson.
G. P. de Detroit: 2.º, Johansson; 3.º, Alboreto.

G. P. de Francia: 4.º, Johansson.
G. P. de Inglaterra: 2.º, Alboreto.
G. P. de Alemania: 1.º, Alboreto.
G. P. de Austria: 3.º, Alboreto; 4.º, Johansson.
G. P. de Holanda: 4.º, Alboreto.
G. P. de Italia: 5.º, Johansson.
G. P. de África del Sur: 4.º, Johansson.
G. P. de Australia: 5.º, Johansson.

No hay nada como empez...

Motor 16

Tarjetas Postales

ANTONIO Paramio, presidente de la Cofradía Extremeña de Gastronomía, que acaba de clausurar asambleariamente su año de ejercicio, se lamenta de que está desapareciendo la cabaña de cerdo ibérico a causa de la tala constante del encinar que da la bellota nutricia.

Un individuo con cargo oficial habría incluso celebrado la cosa atribuyéndola a una «modernización de los hábitos alimentarios de los españoles» que ahora, al sabrosísimo ibérico, preferirían el cerdo blanco. Desgraciadamente, los personajes oficiales no sólo son lenguaraces, sino que además tienen poder.

El cerdo es el gran clásico de la cocina popular extremeña. Si es ibérico, se pone a la altura de cualquier otra e incluso rivaliza con ventaja. Cuando el cerdo es blanco se vulgariza o, lo que es peor, se hace anónima. La calidad de la materia prima es el punto fundamental de cualquier cocina que aspire a convertirse en un atractivo poderoso y toda «modernización» en sentido contrario, lo único que hace es sumirla en la ordinariéz.

Comparad el excelente jamón de ibérico que sirve el parador de Trujillo, sin ir más lejos, con el que dan en cualquiera de las cafeterías de la misma lo-



La Extremadura

calidad. No es el jamón el único atractivo del parador. También vale la pena el revuelto de cardillo y el platillo de habas y son soberbias las migas con huevos fritos o las chuletas en adobo.

Fue el parador-convento de Clarisas, que fueron trasladadas a un edificio nuevo levantado frente al antiguo. Las monjas hacen y venden una extraordinaria galletería y bollería: roscos de vino, bolluelos, pastas de coco, nevaditos y, sobre todo, un suculento bizcocho que ha adquirido fama en toda la zona. El parador es el primer cliente de las monjas.

Xavier Domingo

Cabe alternar la cocina del parador con la del hostel Pizarro, en la plaza. El fiambre de gallina trufada es superior y también el bacalao con espinacas, o la prueba de cerdo y, ahora, la perdiz. En primavera hay que degustar en este simpático local los rabos de oveja guisados con tomate.

El fin de semana en Trujillo garantiza un descanso perfecto. La monumental ciudad de Pizarro es de una tranquilidad absoluta y el paseo por sus plazas y callejuelas da cuenta cumplida de un pasado esplendoroso. Las mansiones y sus enormes solanas dan envidia. A uno le hubiera gustado ser de allí y estar allí, en plan señor, claro, en aquellos días contemporáneos o inmediatamente posteriores al Descubrimiento. Sólo encuentro discutible la estatua de Pizarro en la plaza Mayor. Ensalza al «héroe imperial». No dice nada, en cambio, del enigmático personaje que fue, carcomido de ambiciones e intrigas; no dice nada de su verdadera dimensión humana. Es el retrato de un personaje medieval y caballeresco. No el de un aventurero renacentista ávido de poder y de riqueza. A Pizarro uno le puede admirar y respetar tal y como fue, con su grandeza y su miseria. Pero no con ese disfraz de bronce que rompe toda la armonía ocre de la plaza.



Que la Paz y Felicidad sean un símbolo para todos.



Empresa Nacional del Petróleo, S.A. GRUPO INA

POR FUERZA.

Varta es la primera potencia de Europa en Baterías, con mucha distancia y por muchas razones. Por su tecnología, aún no igualada, que la hace la preferida de los más importantes fabricantes de automóviles de Europa. Por su rendimiento en todas las condiciones, como lo demuestran diariamente millones de vehículos en todo clima y en todo tiempo. Por su larga duración, garantizada al máximo gracias a la aleación de selenio patentada en exclusiva por Varta. Por la seguridad de su carga en seco, que la activa únicamente en el momento de entrega al cliente y no meses antes.

Por estas y otras múltiples razones que comprobará a lo largo de muchos kilómetros, usted no debe quedarse a medias y debe exigir la mejor Batería, la primera: Varta, la primera potencia de Europa. Por fuerza.

POR FUERZA



SEMANAL Motor 16 GRUPO

28 de diciembre 1985

Núm. 114 • 200 ptas.

PRUEBA



**BMW 325i:
171 CABALLOS
Y 220 Km/h.**



**MG
Montego
2.0 EFI**

COMPARATIVA
MONTEGO / ASCONA

NOVEDAD



**MASERATI
36 VALVULAS**



**Opel
Ascona
GLS 1.8 E**

VIENE EL PORSCHE DEL 86

EXCLUSIVA

