

SEAT IBIZA CON CINCO PUERTAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

22 de febrero 1986

Núm. 122 • 200 ptas.

R-21 / CONTRA R-18

EXCLUSIVA



PRUEBA

LOS NUEVOS OPEL KADETT

PEUGEOT 205 GTX • FIAT RITMO TURBODIESEL

SI BUSCA UN

NU

PUNTO

Desde los frenos a la suspensión de todas las marcas y m

PUN

Vaya a donde vaya, siempre h

PEUGEOT 505

UN CLASICO CABALLERO



505 Turbo I

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.155 c.c. (91,7 x 81,6 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Árbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor. Compresión: 8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 160 CV a 5.200 rpm. Par máximo: 25 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras, con diferencial autoblocante. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 14,7 km/h.; 3.ª, 21,6 km/h.; 4.ª, 30,4 km/h.; 5.ª, 36,9 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 11,1 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 195/60 HR 15.

PESO En orden de marcha: 1.330 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
505 GL 5V	1.971	108	173	10,6	12,5	109
505 GR 5V	1.971	108	173	10,6	12,5	109
505 SR 5V	1.971	108	173	10,6	12,5	111
505 GTI A.A.	2.165	130	176	11,0	12,9	109
505 Turbo Inyección	2.155	160	200	12,0	14,1	77
505 GLD 5V	2.498	76	150	8,6	7,3	—
505 GRD 5V	2.498	76	150	8,6	7,3	—
505 GRD fam.	2.498	76	146	8,6	7,3	—
505 SRD Turbo	2.498	95	167	9,1	7,6	109
505 GTD Turbo A.A.	2.498	95	158	8,7	7,3	109
505 GTDT A.A. fam.	2.498	95	158	8,7	7,4	—

Motor 16

de Asistencia Técnica está siempre a su servicio.

12

MESES DE GARANTIA.

Hasta 1 año y sin límite de kilómetros. En cualquier marca que usted elija. Para ir a donde quiera, tranquilamente. Con la máxima garantía.

36

MESES PARA PAGAR.

Cómodamente. Fiseat se lo financia con todas las garantías. Usted pone las condiciones.

En coches de ocasión, nadie ofrece más. Haga números. Vaya a lo seguro.

SU OCASION GARANTIZADA



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

ESTA SEMANA

ACTUALIDAD: MADRID.
NUEVOS ACCESOS PARA 1990. PAG. 9

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontvianne.

Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas.

Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo.

Jefes de Sección: Francisco del Brío (Información); José María Caruana (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño); Redacción:

María Jesús Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); André 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: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente.

Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín.

Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª planta. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Otter.

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 Cervia, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA).

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 FIAP.

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 ACTUALIDAD

Seat-VW: Fraga no traga.

10 FRENTE A FRENTE

R-21/R-18

19 MERCADO

Ecos de la semana

20

Precios de coches nuevos

24

Precios de coches usados

28 LO ULTIMO

Seat Ibiza 5 puertas



30

Peugeot 205 GTX

33

Pypfer/Ford TUG/Audi 90 TD

34 A FONDO

Nuevos Opel Kadett

44 COMPRAR Y VENDER

51 ESTADISTICA

¡Vaya mes!

52 FUERA DE SERIE

El mini del Rey

55 MOTOS

Suzuki Lido Vario

58 GENTE SOBRE RUEDAS

Miguel Angel Tejero



60 DEPORTE

Rallye de Suecia

64

A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Cela arranca

CAMILO José Cela, que inició su «Nuevo viaje a La Alcarria» de la mano de MOTOR16, comienza esta semana la publicación de su obra en las páginas de nuestro buque insignia, «Cambio 16». Tres libros de bolsillo, que serán publicados en tres números consecutivos, servirán para llevar a millares de hogares la última obra de nuestro genial académico. El Rolls Royce y la choferesa negra son los ingredientes de este buen cocido literario, cargado de humor y de ternura.

Pero lo nuestro son los coches, y por esta razón no me resisto a reproducir un breve párrafo que Cela dedica, al principio de la obra, a su automóvil. «El Rolls —escribe— no tiene nombre, no se llama de ninguna manera; pensé bautizarlo con la gracia de las viejas locomotoras del The West Galicia, el ferrocarril de los abuelos —Ría de Arosa, Minero Primero, Reina Cristina—, o con la de los submarinos ilustres, Ictíneo, en recuerdo de Monturol, o Nautilus, en honor de Julio Verne, pero al final lo dejé sin nombre. La verdad es que tampoco lo necesita.»

Con la publicación de este «Nuevo viaje a La Alcarria» cerramos un capítulo importante en nuestra joven historia, y los que hacemos MOTOR16 nos sentimos orgullosos de haber hecho posible, con los mimbres de nuestro trabajo cotidiano —un coche y una choferesa— que C. J. C. repitiese su viaje cuarenta años después. Ahora nos gustaría, pero no es posible, que Julio Verne diera la vuelta al mundo en automóvil y en ochenta días.

Pero en un mundo tan dinámico como es el del automóvil no podemos quedarnos anclados. Nosotros seguiremos contándoos, semana a semana, todas las novedades de este sector. Y son muchas, ya lo verán ustedes. También seguiremos luchando por conseguir que en nuestro país la industria de la automoción sea cada día más próspera. El pasado fin de semana, sin ir más lejos, el consejero delegado de Ford España, Patrick P. Byrne, pidió a los informadores que echaran una mano al sector. No era un grito de angustia, sino una petición de justicia. No podemos consentir, no podemos permitirnos el lujo de que la industria del automóvil ruede con dificultades. La Administración puede echar una buena mano, y está dispuesta a hacerlo. No dejemos las cosas para mañana.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

SI BUSCA UN COCHE DE OCASION GARANTIZADO.

HAGA NUMEROS:

71

PUNTOS CLAVE REVISADOS A FONDO.

Desde los frenos a la suspensión, desde las ruedas a las bujías. El Sistema Vehículo Ocasión SEAT le ofrece coches de todas las marcas y modelos, después de haberlos sometido a un exhaustivo examen y puesta a punto.

1.000

PUNTOS DE ASISTENCIA TECNICA.

Vaya a donde vaya, siempre hay un taller SEAT que le echará una mano. En cualquier punto de España, la Red SEAT de Asistencia Técnica está siempre a su servicio.

12

MESES DE GARANTIA.

Hasta 1 año y sin límite de kilómetros. En cualquier marca que usted elija. Para ir a donde quiera, tranquilamente. Con la máxima garantía.

36

MESES PARA PAGAR.

Cómodamente. Fiseat se lo financia con todas las garantías. Usted pone las condiciones.

En coches de ocasión, nadie ofrece más.
Haga números. Vaya a lo seguro.

**SU OCASION
GARANTIZADA**



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

SERIE PRODUCCION

57

ACTUALIDAD: MADRID.
VOS ACCESOS PARA 1990. PAG. 9



PEUGEOT 505

EL 505 es un clásico del mercado nacional. Por su arquitectura y sus líneas pertenece a esa clase de vehículos que dan un aspecto de solidez a toda prueba. Las últimas remodelaciones han actualizado su aspecto. La gama es muy extensa, tanto en gasolina como con motores diesel, y las potencias van desde los 76 caballos que desarrolla el motor diesel atmosférico, hasta los 160

del Turbo Inyección de gasolina. Interiormente son coches bastante amplios y con un buen nivel de equipamiento. Debido a su diseño un poco anticuado, los motores transmiten excesivamente los ruidos al habitáculo; por contra, la suspensión y los asientos permiten un confort de marcha excelente. La versión de 160 caballos alcanza los 200 kilómetros hora.



Motor 16



30	Peugeot 205 GTX
33	Pyper/Ford TUG/Audi 90 TD
34 A FONDO	Nuevos Opel Kadett
44 COMPRAR Y VENDER	
51 ESTADISTICA	¡Vaya mes!
52 FUERA DE SERIE	El mini del Rey
55 MOTOS	Suzuki Lido Vario
58 GENTE SOBRE RUEDAS	Miguel Angel Tejero



60 DEPORTE	Rallye de Suecia
64	A todo gas
66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

(cruceros); Carmen Roco-Gogoy; José Luis de la Viña (Náutica).
Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rufé. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª planta. 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. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03.
Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). 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 FIAP.
COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.
Difusión controlada por OJD.



arranca

José Cela, que inició su «Nuevo viaje a La Alcarria» de la mano de MOTOR 16, comienza esta semana la publicación de su obra en las páginas de nuestro buque insignia, «Camino de los libros de bolsillo», que serán tres números consecutivos, llevar a millares de hogares la obra de nuestro genial académico. El personaje negro son los insectos, este buen cocido literario, carter y de ternura.

Entre los coches, y por esta vez resisto a reproducir un breve capítulo dedicado, al principio de la obra, «El Rolls —escribe—», no se llama de ninguna manera bautizarlo con la gracia de los motores del The West Galicia, de los abuelos —Ría de Arosa, Reina Cristina—, o con la



honor de Julio Verne, pero al final lo dejé sin nombre. La verdad es que tampoco lo necesita.»

Con la publicación de este «Nuevo viaje a La Alcarria» cerramos un capítulo importante en nuestra joven historia, y los que hacemos MOTOR 16 nos sentimos orgullosos de haber hecho posible, con los mimbres de nuestro trabajo cotidiano —un coche y una choferesa— que C. J. C. repitiese su viaje cuarenta años después. Ahora nos gustaría, pero no es posible, que Julio Verne diera la vuelta al mundo en automóvil y en ochenta días.

Pero en un mundo tan dinámico como es el del automóvil no podemos quedarnos anclados. Nosotros seguiremos contándoos, semana a semana, todas las novedades de este sector. Y son muchas, ya lo verán ustedes. También seguiremos luchando por conseguir que en nuestro país la industria de la automoción sea cada día más próspera. El pasado fin de semana, sin ir más lejos, el consejero delegado de Ford España, Patrick P. Byrne, pidió a los informadores que echaran una mano al sector. No era un grito de angustia, sino una petición de justicia. No podemos consentir, no podemos permitirnos el lujo de que la industria del automóvil ruede con dificultades. La Administración puede echar una buena mano, y está dispuesta a hacerlo. No dejemos las cosas para mañana.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



En voz baja

- Por fin parece que el día 21 de marzo se firmarán los acuerdos entre Seat y Volkswagen, por los que la firma alemana se hace con el control de la española.
- Antes de que finalice el año, saldrán al mercado los Nissan Patrol con motor de cuatro cilindros turboalimentados y una potencia de 110 caballos.

- El dinero que ingresa el Estado por la reducción de los precios de los combustibles y bajada del dólar, puede destinarse a la concesión de créditos a bajo interés para la adquisición de automóviles de turismo de baja cilindrada.
- El departamento de ingeniería de Porsche está trabajando en el desarrollo de motores «ecológicos» (menos contaminación), para los Volkswagen Passat y Santana y los Opel Corsa.
- Hasta el próximo julio no estará en el mercado la versión SXi del Seat Ibiza, con el motor de 105 caballos de potencia. Un motor también de inyección de estas mismas características se montará en el Málaga en los meses posteriores.



TROFEOS DE LA DGT

TRAFICO DE PREMIOS

HASTA el ministro Barrionuevo encontró un hueco para asistir a la entrega de los trofeos de la Dirección General de Tráfico. Con él estaba la plana mayor del Ministerio del Interior y muchas caras conocidas del mundo del motor. Los premios, adjudicados «a dedo» por Martín Palacín y su equipo humano, consistían en una escultura de gran tamaño y correspondieron ocho a la Cadena SER, seis a Antena 3, cuatro a Radio Nacional de España..., y únicamente dos a medios escritos: «El Correo Español» y «Diario Sur».

A la Dirección General de Tráfico, está claro, le gustan los embotellamientos. Y a Martín Palacín, la radio.



ANECDOTA LA «RUBIA» DEL GENERAL

A la entrega de premios de la DGT también asistió el general inspector de la Policía Nacional, Félix Alcalá Galiano, que en una pequeña tertulia, en la que como era lógico se hablaba de coches y conductores, contó a MOTOR16 sus primeros contactos con los automóviles: «Mi primer coche lo compré en mil novecientos cincuenta y cuatro, en la subasta de un Juzga-

do, era una «rubia» Erskine, que antes de arrancar era necesario rellenar el carburador con gasolina, que llevaba en una botella, y después tirar el coche cuesta abajo. Con la «rubia» aprendí a conducir, hasta que un día perdí una puerta y no me quedó más remedio que recurrir, como entonces se hacía, al ministro de Comercio, Manuel Arburúa, y gracias a él me concedieron un Renault 4/4, pero aún guardo un grato recuerdo de las experiencias vividas con la «rubia» Erskine.»

CAMIONES

FORD NEGOCIA CON IVECO

FORD España mantiene negociaciones con la firma italiana Iveco, según ha manifestado el consejero delegado de la primera de las firmas, Patrick Byrne, quien ha asegurado que en



breve podrían perfilarse las condiciones de colaboración para la fabricación de camiones entre las dos marcas. Iveco, división industrial de Fiat Auto, es el segundo fabricante europeo de vehículos industriales, después de Daimler Benz, y copa un 16 por 100 del mercado europeo, mientras que Ford sólo tiene una presencia importante en el mercado británico.

FORD

PREMIOS A PARES

EL Ford Taurus acaba de recibir el título de Coche del Año en Estados Unidos. Ford es la primera marca que en un mismo año ha acumulado los dos títulos automovilísticos más importantes concedidos a ambos lados del Atlántico. En la fotografía, Luis R. Ross, al lado del modelo Taurus, vicepresidente ejecutivo para las operaciones de Ford en Norteamérica, y Robert A. Lutz, con el Scorpio, vicepresidente ejecutivo de Ford Motor Company y presidente de Ford Europa.



A TODO GAS

MARAGALL COMO SANTO TOMAS

EL alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, lo mismo que santo Tomás, prácticamente metió el dedo en el tubo de escape de este nuevo autobús a gas para comprobar que la experiencia de Butano y Enasa no era contaminante. El pañue-



lo del alcalde puso de manifiesto las maravillas de la técnica que, gracias al gas licuado, reduce la contaminación atmosférica, alarga la vida de los motores y abarata el gasto de carburante. La transformación de un vehículo normal a este nuevo sistema, denominado GPL, se aproxima al medio millón de pesetas. Barcelona, de cara a la posible cita olímpica del 92, piensa en «remodelar» sus 900 autobuses, invirtiendo en la operación 450 millones de pesetas. El primer paso, un autobús experimental, ya rueda por las calles de la Ciudad Condal.

ENASA

POLACOS EN PEGASO

LA dirección de la Empresa Nacional de Autocamiones y la sección sindical intercentros está negociando un nuevo plan estratégico, tras la negativa de General Motors a suscribir la mayoría del capital social. Ese plan parte de la filosofía de proponer una política nacional que proporcione créditos al sector para acometer una renovación del parque de vehículos industriales, con tipos de interés moderados y con achatarramiento de las unidades obsoletas. Por otra parte, la Empre-

sa Nacional de Autocamiones está negociando con el Gobierno de Polonia el desarrollo y fabricación conjunta de autobuses y su posterior exportación.

RFA

POTENTE DAIMLER BENZ

EL consorcio automovilístico Daimler Benz se va a hacer cargo de la mayoría de las acciones de AEG, convirtiéndose así en el primer grupo industrial de Alemania Federal, desplazando de ese puesto a Siemens. Tras la operación, el volumen de negocios del fabricante del Mercedes rondará este año los 4,3 billones de pesetas, y a su gama de vehículos, aviones y máquinas de escribir unirá ahora los electrodomésticos, las turbinas y los tranvías AEG.

EE UU

«LA LIBERTAD», SIN IACOCCA

ESTA visto que triunfar constantemente en esta vida es a veces imposible. Y si no que se lo pregunten a Lee Iacocca. Después de salvar de la bancarrota a la tercera empresa automovilística norteamer-



Verde y Rojo

● No sólo es indignante, sino peligroso el que el Servicio de Teleruta mantenga una información errónea sobre el estado de las

carreteras; y la mantenga no durante horas, sino durante días. Seguro que hay un responsable, que incluso cobra por eso.

● Aunque proliferan las firmas dedicadas a la filmación en vídeo de imágenes automovilísticas, pocas ofrecen calidad. Entre todas, merece los mayores elogios Teleimagen, por la belleza del vídeo realizado para Renault, sobre su equipo de competición en España.

● A las gasolineras de las autopistas que no devuelven cambio. Existen muchos métodos de proteger a los empleados y la recaudación sin tener que mermar el servicio al usuario. Un servicio por el que además paga también al satisfacer el peaje.



VISITA

EL PRINCIPE, EN GM

UN numeroso grupo de caballeros cadetes de la Academia General Militar, entre los que se encontraba Don Felipe de Borbón, Príncipe de Asturias, y presidido por el director de la Academia, general don José Jiménez de Larraya, visitaron la fac-

toría de General Motors en Figueruelas. Fueron recibidos por el secretario general y el director de manufacturas de GM, señores Oraa y Perversi. Tras la proyección de una película sobre la construcción y puesta en marcha de la empresa en España, realizaron un recorrido por las plantas de producción, donde pudieron observar la fabricación de las primeras unidades del nuevo Opel Kadett.



ricana —la Chrysler, de la que es presidente— y de ocupar durante mucho tiempo el primer puesto de ventas de libros con su autobiografía, ahora ha sido destituido como presidente del comité consultivo para la restauración de la Estatua de la Libertad. Aunque los argumentos para el cese son técnicos —las obras no van nada bien— se especula con motivos políticos, dado el interés de Iacocca por la presidencia de los EE. UU.



GALLEGO & REY

COALICION POPULAR EXIGE CLARIDAD SEAT-VW: FRAGA NO TRAGA

La venta de Seat a Volkswagen parece haber entrado en la recta final. Y con ella la polémica, propiciada por la actitud del Gobierno de no facilitar información sobre la marcha de las negociaciones, y la denuncia de la oposición política de «rumasización» de la venta, falta de datos sobre ella y ausencia de garantías por parte de VW. Los hombres de Manuel Fraga en el Congreso de los Diputados se han lanzado al ataque en busca de una nueva y total información que permita esclarecer las condiciones de este acuerdo.

COINCIDIENDO con el debate sobre política exterior, y casi a hurtadillas, el Congreso daba el visto bueno, el pasado día 4, al real decreto que concede un crédito especial de 185.000 millones de pesetas a Seat para facilitar la operación de su venta a la multinacional alemana Volkswagen.

Con una semana de diferencia, es decir el día 11, los portavoces de los distintos grupos políticos de la Cámara de los Diputados explicaban su voto, que en el caso de la oposición fue de abstención, en un último intento de recabar más información sobre el tema.

La voz cantante opositora correría a cargo de Rodrigo Rato, portavoz para asuntos económicos del Grupo Parlamentario Popular, quien en su intervención ante la Cámara de los Diputados, llamó la atención sobre el oscurantismo que rodea las negociaciones INI-Seat-VW y de cuyo contenido «es-

ta Cámara nunca ha tenido noticias directas, salvo las informaciones de prensa».

Según comenta el propio Rato a MOTOR16, «es impresentable, en primer lugar, que el Gobierno tome el camino del real decreto-ley para conceder ese dinero a Seat, cuando el mandato constitucional señala que debe hacerse por ley. Al no hacerlo así se está eludiendo el debate en el Congreso y en el Senado, con la posibilidad de introducir enmiendas y, sobre todo, tener información sobre el tema».

«En medio de este oscurantismo —añade Rato—, el Gobierno aprueba, el veintisiete de diciembre, último día hábil para esta Cámara, el decreto, con lo que evita que sea ley y que además sea denunciando por las Comunidades Europeas, en las que estamos integrados desde el primero de enero, por ser una ayuda directa contraria a la legislación comunitaria. El Gobierno pensaría que en esta tesitura, la oposición será responsable y no sacará los pies del tiesto para no hacer fracasar la operación. De acuerdo, así ha sido. Pero esa buena voluntad nuestra no es pretexto para que se nos hurten datos de la operación.»

¿Quién y cómo compra?

Las explicaciones facilitadas a la Cámara por el ministro de Economía, Carlos Solchaga, no satisficieron a la oposición. Para Rato «es como si una junta de accionistas escucha decir a su consejo de administración que se va a gastar ciento ochenta y cinco mil millones para vender un activo importante y esos accionistas desconocen cuáles son las condiciones de quien lo compra, por qué lo compra esa firma, cuál ha sido el proceso de negociación, cuáles son las responsabilidades que adquiere cada parte, cuántas veces nos va a volver este problema aquí, cuántas veces vamos a tener que aprobar créditos para ampliación de capital, posibilidades de que Volkswagen haga lo mismo que Fiat y se marche, etcétera».

Rodrigo Rato, que en todo momento entiende que hay que dar una solución al problema Seat y que su venta a VW puede ser válida, sigue todavía preguntándose si en las obligaciones futuras que hablan de una inversión nueva en Seat de medio billón de pesetas «vamos a tener que cargar con el cuarenta y nueve por ciento que se dice va a mantener en principio el INI o si, como también se dice, VW aumentará su proporción en el capital, y si esa parte que va a tener la multinacional alemana va a ser financiada con créditos espa-



Rodrigo Rato, de Alianza Popular
«No se puede hurtar información»

ñoles, blandos y avalados por el Estado español o no. Esta duda —añade— no es gratuita, porque este es el sistema por el cual otras multinacionales se han instalado en España. Sólo hay que analizar el contrato de ATT, a la que se le ha dado más dinero que lo que cuesta lo que va a hacer aquí».

Las preguntas que Rato considera que aún siguen sin respuesta llegan hasta el terreno técnico. «Habría que preguntarse —dice— si Seat va simplemente a pagar unos «royalties» a VW, con lo cual se convertiría en una empresa que podría perder siempre para beneficiar a una empresa matriz, y si hay concesiones de los sindicatos alemanes en cuanto a la fabricación aquí solamente de cierto tipo de piezas que no requieren tecnología avanzada.» En este sentido, el ministro Solchaga dijo en su intervención ante la Cámara que no podía facilitar más datos «ante el tamaño y la naturaleza de la operación, lo que obliga al secreto por ambas partes».

Pero si algo en especial preocupa al representante de AP en temas económicos es el modelo de empresa pú-

ca que se quiere y su proceso de reprivatización. «En cualquier economía occidental, la reprivatización se hace en el mercado de valores, pero no en negociaciones bilaterales secretas que huelen a «rumasización». Además, en otros países se vende una empresa pública para sanear otra. Si ahora se nos dice que se vende Seat por equis pesetas y con ello se reflota Enasa, pues muy bien. Pero aquí es al contrario: 185.000 millones, de momento, para asear Seat y luego venderla.»

De esa discusión en la Cámara salieron al menos dos hechos noticiosos. Por un lado, el diputado socialista Sáenz Lorenzo afirmó que «en el memorándum, VW se compromete a modernizar la factoría de Pamplona y a reestructurar o hacer una nueva factoría en Martorell». Por otro, el anuncio del ministro Solchaga de que Volkswagen asumirá el 75 por 100 de las acciones de Seat antes de que finalice 1986 y el 100 por 100 antes incluso de 1990.

Afirmaciones «prematuras»

Esta última afirmación ha sido inmediatamente contestada desde VW, donde un portavoz la calificó de «prematura», añadiendo que «cuando la empresa aún no ha decidido tomar una participación en Seat, no viene al caso esa afirmación».

Pese a estas declaraciones, se da como seguro que de la reunión que el día 21 de febrero celebre el consejo de vigilancia de VW saldrá la decisión de la toma como mínimo del 51 por 100 del capital de Seat y la fecha de la firma del acuerdo de venta. La entrada de VW se haría con la «operación acordada», aprobada por Seat la pasada semana, en la que se prevé una reducción del capital en 11.288 millones de pesetas y una posterior ampliación de 57.433 millones hasta 80.000 millones en que queda fijado ese capital.

Pese a todo, la oposición al Gobierno que, según el propio Rato no se va a oponer a la firma y que espera a ella «para que se aclare todo», se muestra contundente al considerar «inaceptable que ciento ochenta y cinco mil millones más un capital social, económico y de marca como el que tiene Seat, se liquide sin que nadie en este país sepa cuánto va a costar esa operación y, sobre todo, qué garantías va a dar el que compra. No nos negamos a que se negocie con multinacionales. Pero no es la primera vez que una de ellas, ante la aparición de dificultades, hace las maletas y se marcha».



Carlos Solchaga defiende la discreción de las conversaciones
Mientras, VW desmiente la toma de todo el capital antes de 1990

Opel Corsa GT. ¡Allá vamos!



Opel Corsa GT. Ingeniería alemana a tu alcance.

Las ventajas de un Corsa GT se demuestran conduciendo.

Sobre un asiento tipo Recaro y frente a un volante de tres radios, ya estás sintiendo toda su audacia deportiva: 70 caballos de fuerza que le permiten alcanzar hasta 166 kilómetros por hora, arrancando de cero a cien en sólo doce segundos y medio.

Pero la deportividad no está reñida con la sensatez, porque su consumo es realmente bajo: 4,9 litros a 90 kms/h.

Y es tan sorprendente para quien lo conduce como para quien lo ve: llantas metálicas de aleación, spoiler delantero y trasero, colores absolutamente

modernos en un conjunto que equilibra perfectamente la emoción y la seguridad.

Ven a verlo en el Concesionario Oficial Opel más cercano. Podrás elegirlo entre toda la amplia gama de Opel Corsa, 3 y 5 puertas, 22 modelos diferentes entre los que siempre encontrarás el precio que más se ajuste a tus necesidades.

**Desde sólo 789.619 ptas.
(Incluido IVA).**

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

NUEVOS ACCESOS PARA 1990

MADRID, DANDO UN RODEO

ANTES de que concluya el Plan General de Carreteras del MOPU en 1991, Madrid y su entorno dispondrán de una importante red de carreteras a modo de «cuarto cinturón» —aunque a los responsables de la Administración no les gusta que se le denomine así—, que permitirá una mejora en el tráfico de acceso y rodeo de la ciudad, sobre todo en el caso de los vehículos pesados.

Esta es, al menos, la intención del acuerdo rubricado la pasada semana por el titular del MOPU, Javier Sáenz de Cosculluela; el presidente de la Comunidad Autónoma madrileña, Joaquín Leguina, y el alcalde de Madrid, Juan Barranco, acuerdo que prevé la realización de veintitrés actuaciones con una inversión de 25.979 millones de pesetas que saldrán a licitación entre 1986 y 1988.

La participación de las Administraciones firmantes del acuerdo se concreta en una inversión superior a los 16.500 millones de pesetas a cargo del Ministerio de Obras Públicas; de unos 5.300 millones a cargo de la Comunidad de Madrid, y la aportación por el Ayuntamiento de los terrenos necesarios, libres de cargas y gravámenes, con un costo aproximado de 4.000 millones de pesetas.

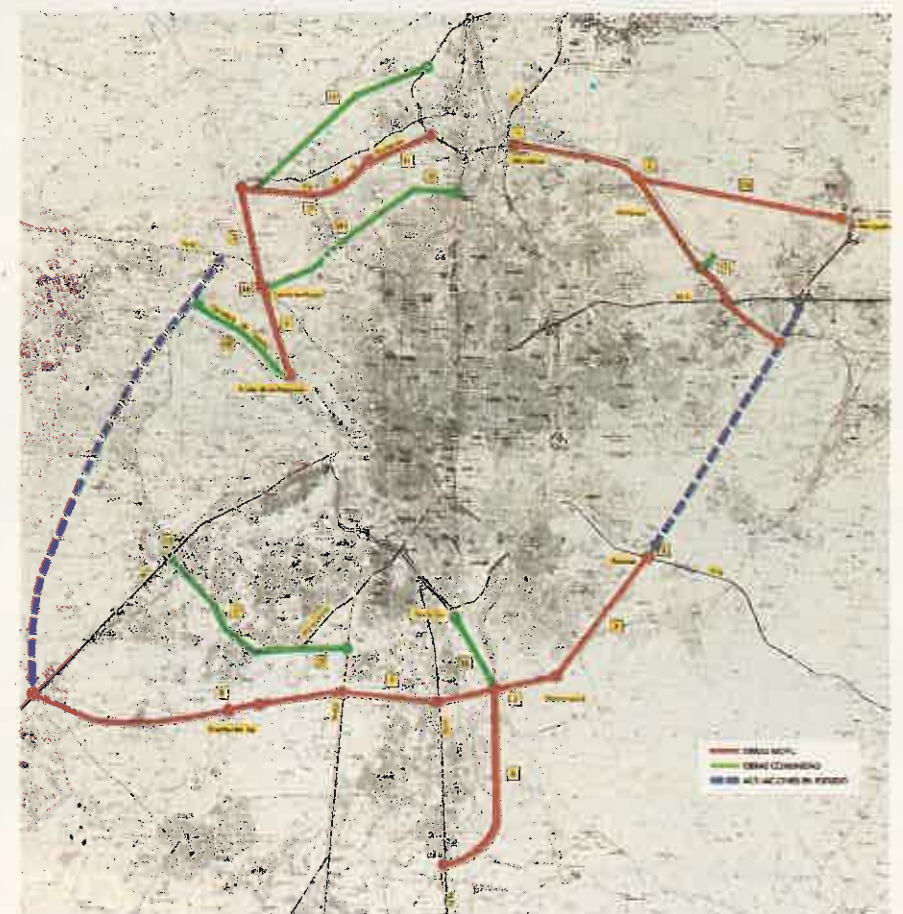
La M-30, «autopista urbana»

De las obras a ejecutar por el MOPU destaca sin duda el cierre de la M-30 por el norte y el oeste, con la Vía de la Ilustración y el enlace Zarzuela-Puerta de Hierro-Puente de los Franceses. Una vez concluida esta «autopista urbana» resalta el comienzo de la «vía borde de Hortaleza», que conectará las nacionales I (Madrid-Burgos) y II (Madrid-Barcelona) y que permitirá el acceso a los nuevos recintos feriales de la capital. Asimismo, y por la disuasión que supone para los vehículos pesados en el uso de la M-30, se conectarán las nacionales III (Madrid-Valencia) y IV (Madrid-Andalucía) con los correspondientes accesos a Mercamadrid.

También por el sur se ha previsto un distribuidor N-IV-Carretera de Toledo-N-V (Extremadura) de nueva construcción; el «by-pass» desde el Nudo Sur hasta la carretera de Andalucía (el tramo urbano de esta carretera pasará a denominarse avenida de Córdoba, según anunció Juan Barranco) y la avenida de los Poblados, que unirá la N-V con la vía Lusitana. Todas estas carreteras, y alguna más que no se cita, serán totalmente desdobladas con dos carriles en cada sentido, salvo en algún



Tres Administraciones distintas para un solo plan. Cosculluela, Leguina y Barranco, los firmantes



caso, como la vía de la Ilustración, que en varios tramos dispondrá de tres carriles. Por último, destacar una obra de envergadura como es el nuevo acceso al aeropuerto de Barajas, que partiendo desde el Nudo de Manoteras en la M-30 evitará el paso por la conocida como «pista de Barajas», la N-II. Esta obra puede estar concluida en 1988.

En el acuerdo citado existe una cláusula

por la que los técnicos de las tres administraciones implicadas estudiarán la posibilidad de cerrar ese «cinturón» uniendo la N-III con la N-II y la N-V con la N-VI. Conexiones que por el momento están muy verdes y que no dejan de constituir un plan de actuación para el futuro por si la demanda del tráfico y los movimientos poblacionales lo exigieran.

R. R. S.

EXCLUSIVA

FRENTE A FRENTE

R-21 CONTRA R-18

DESAFIO RENAULT



PRECIOS

En España

R-18 GTX 1.563.646 ptas.

En Francia

R-18 GTX 1.586.310 ptas. (*)

R-21 RX 1.802.795 ptas.

R-21 TXE 1.935.000 ptas.

(*) Último precio en 1985.

A partir del día 2 de mayo, la red de concesionarios de FASA-Renault dispondrá de las primeras unidades del Renault 21, el nuevo modelo que viene a sustituir al Renault 18. Este anuncio representa un adelanto en los planes con respecto a lo que fuentes españolas de la marca habían comentado. De todas formas puede ocurrir que FASA haya decidido adoptar la misma política que otros fabricantes, iniciando las ventas de un determina-

do modelo por medio de unidades importadas pertenecientes a la versión más alta de la gama —en el caso del R-21 la equipada del motor 2 litros con inyección— para después, una vez la producción en España se regularice, ampliar la oferta a las variantes menos potentes y equipadas. En cualquier caso, no parece que FASA-Renault vaya a alcanzar un índice de nacionalización en el R-21 tan alto como el que consiguió en el R-18, beneficiándose de la alta capacidad de tra-

bajo de los establecimientos de carrocería y soldadura de chapa que la Regie Renault tiene en Sandouville.

De cualquier forma, lo que sí parece seguro es que, en la primavera, los usuarios de Renault podrán contar con el R-21 en nuestro país, lo que también va a tranquilizar sin duda a los concesionarios de la marca que han visto caer sus ventas propias en ese segmento, a causa del desplome del R-18. Afortunadamente, esta baja de ventas ha ido paralela a una ba-

El R-18 pecaba de tener una suspensión demasiado blanda y de las reacciones del eje trasero.



Motor 16

ja de producción que les ha evitado acumular stocks innecesarios y antieconómicos. El R-18, de todas formas, va a continuar su producción cuando menos en la versión familiar, que no tendrá su homologación en la nueva gama R-21 hasta el próximo mes de octubre en que será lanzada, aprovechando el Salón de París. Esto, por supuesto, en lo que a Francia se refiere, porque en España hasta primeros de 1987 no estará disponible.

AYER Y HOY

Esta semana les ofrecemos una comparación entre el nuevo R-21 y el viejo R-18. Del recién llegado hemos escogido una de las versiones más altas. Esa de motor 2 litros con inyección que nos parece lógico y que consideramos comparable a la GTX, equipada del mismo

VIRTUDES

- Calidad de acabado.
- Equipamiento.
- Confort.

DEFECTOS

- Consumo elevado.
- Caja de cambios poco precisa.
- Eje trasero rígido.

FICHA TECNICA

R-18 GTX

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (88 x 82 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: 1 carburador. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina Super. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 102 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 16 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, 7,45 km/h.; 2.ª, 14,01 km/h.; 3.ª, 21,64 km/h.; 4.ª, 29,60 km/h.; 5.ª, 35,41 km/h. Embrague: Mando por cable.

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

FRENOS Sistema: Discos delanteros ventilados y tambores traseros.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación ligera, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 x 330.

PESO En orden de marcha: 1.070 kg.

motor 2 litros, pero con carburador, que existe en España desde octubre de 1984.

El balance final de la comparación es completamente favorable al nuevo coche, que supera en todo al anterior. Se puede decir, que con este relevo, Renault ha subido un escalón y que el R-21 representa y ofrece mucho más que en su tiempo representaba y ofrecía el R-18.

De entrada, el R-21 representa una ruptura total con el pasado. A diferencia de su antecesor, que había tomado la base y las soluciones mecánicas del R-12, es un diseño de carrocería completamente nuevo, aunque mantenga la solución de los tres volúmenes. Ninguna cota es coincidente con las del R-18. En todas, es mayor el R-21. Es siete centímetros más largo y centímetro y medio más ancho. También es más alto, sin embargo, la línea más fina hace que no lo parezca incluso cuando se le enfrenta con un 18.

En lo que la ventaja del R-21 es abrumadora es en el aspecto aerodinámico. Mientras que el R-18 tiene un coeficiente aerodinámico de 0,40, en las versiones más altas del R-21 se ha conseguido un 0,32, que es también el coeficiente que anuncian los hombres de Audi para el 200 Turbo.

Las versiones RS y TXE llevan llantas de aleación son tipo turbina, pero

no se han hecho diferentes para cada lado, de forma que puedan ser realmente eficaces. Por tanto, cabe pensar que se ha buscado más un efecto estético —que se ha conseguido— que una mejora en la ventilación de los frenos.

MECANICA

Como decíamos, la mecánica del R-21, en sus versiones más altas, es la misma que la del R-18 GTX. En éste, con carburador, la potencia era de 102 caballos a 5.500 revoluciones por minuto. Con la inyección puesta a punto por Renault a través de Renix, se ganan 18 caballos, sin que varíe el régimen de potencia máxima. Además, incluso, se gana en las posibilidades de recuperación de motor.

La ganancia en potencia se nota mucho. Con carburadores, este motor se distinguía por su buena voluntad a la hora de recuperarse en marchas largas de velocidades bajas. Ahora, con la inyección, esta facilidad se mantiene, incrementada con una mayor bríosidad a regímenes altos. Resulta, en definitiva, más brillante.

Pero, sobre todo, es en el consumo en que se nota un gran progreso. En su versión carburadores, este motor no era particularmente económico. Con inyección, sin alcanzar cifras récord, entre dentro del grupo de coches rela-



El R-21 balancea menos, pero mantiene la tendencia a irse de morro en la entrada de las curvas.

FICHA TECNICA

RENAULT 21 RX/TXE

MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (88 x 82 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 66 litros. Potencia máxima: 120 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 17,1 mkg a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,70 km/h.; 2.ª, 14,52 km/h.; 3.ª, 22,43 km/h.; 4.ª, 30,68 km/h.; 5.ª, 36,71 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida (opción en el RX). Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delanteros y tambores traseros.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación (opcionales), de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/65 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.120 kg.

tivamente económicos. Además, con el aumento de ritmo de marcha, los consumos se disparan en una proporción menor.

A destacar la insonorización, absolutamente mejor en el R-21. El R-18 llegaba a ser bastante ruidoso en velocidades superiores a los 120 kilómetros por hora de contador, mientras que, en cambio, en el nuevo modelo hay que tirar del motor a tope de revoluciones para que brome con fuerza.

Las cajas de cambio son iguales. Varían únicamente las relaciones de cambio, más largas en el R-21.

COMPORTAMIENTO

En estas versiones altas, la disposición del motor en el R-21 es exacta a la que tenía en el R-18. Va colocado longitudinalmente, en voladizo por delan-

VIRTUDES

- Confort.
- Insonorización.
- Presentación y acabado.

DEFECTOS

- Dirección pesada (sin asistencia).
- Balanceo de carrocería.
- Gran voladizo anterior.

NUEVO SEAT IBIZA 86 HECHO PARA SU GENTE



Los nuevos Seat Ibiza 86 incorporan algo que hasta ahora los coches de su categoría no han alcanzado: el carácter de quien los conduce. Tu carácter.

Para conseguirlo, Seat ha formado equipo con los mejores especialistas del mundo.

Así, Giugiaro dio forma a una línea de diseño vanguardista. Aerodinámica. Bella. Personal.

Karmann desarrolló un nuevo concepto de seguridad. Logrando una estructura sólida y envolvente. Donde el espacio está al servicio del confort de sus ocupantes.

Y Porsche puso en su motor la fuerza de la tecnología más avanzada. Capaz de ofrecer el máximo en prestaciones, con un mínimo de consumo.

Date una vuelta por tu concesionario Seat. Disfrutarás viendo los nuevos detalles de los Seat Ibiza 86, llantas de aleación, check-control, elevalunas eléctrico, etc. En sus distintas versiones: gasolina, o el potente diesel. Y todos al mismo precio de antes. Sorprendente, ¿verdad? Hasta en eso, los nuevos Seat Ibiza 86 están hechos para ti.

Desde 873.231 Pts. (precio final, IVA incluido).

IBIZA 



El R-21 ha ganado en amplitud de interiores

La tapicería en piel es una opción. El salpicadero digital se reserva únicamente para la versión más alta



En el R-18 los asientos sujetaban aceptablemente

Eran demasiado blandos y carecían de sujeción lumbar. El salpicadero de las últimas series había sido tomado del Fuego

PRESTACIONES



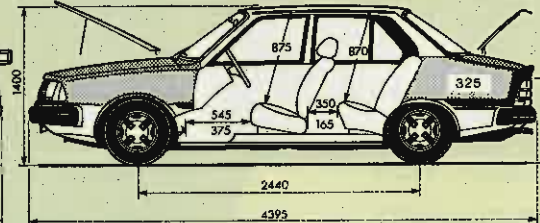
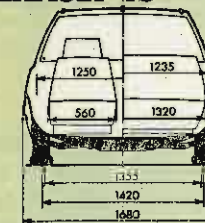
	R-18	R-21
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	176,0	191,2
ACELERACION		
400 m. salida parada	18,1	16,8
1.000 m. salida parada	33,0	30,9
De 0 a 100 km/h.	10,9	9,7

CONSUMO

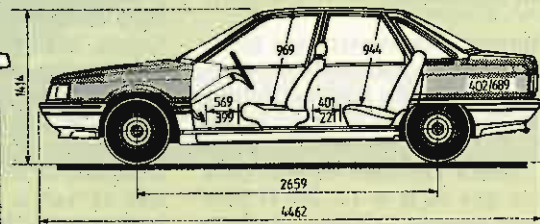
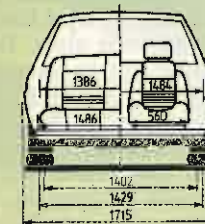


	R-18	R-21
CIUDAD		
A 27,8 km/h. de media	11,1	10,8
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero	6,3	6,0
En conducción rápida ...	13,6	11,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de crucero	7,8	7,3

RENAULT 18



RENAULT 21



te del eje delantero, disposición que también se ha mantenido en el R-25. El motivo es poder aprovechar el mismo conjunto. Para las versiones más bajas, las equipadas con el motor 1.700, la instalación del motor es transversal.

Esta similitud en la disposición mecánica da como resultado comportamientos muy semejantes, pese a que la suspensión trasera es completamente nueva y el eje rígido ha dado lugar a una suspensión a ruedas independientes semejante a la que llevan los R-9 y R-11. Pese a todo, el coche tiene un comportamiento muy típico. Tira de morro en las curvas de forma bastante exagerada, siendo bastante difícil obligarle a deslizar del eje trasero. Un comportamiento que sólo puede llegar a hacerse incómodo cuando se aprovechan a tope las posibilidades de los 120 caballos de este motor, cosa que no debe ser anormal en la mayoría de los usuarios de este automóvil. Un automóvil en el que el fabricante ha potenciado, sobre todo, el confort en detrimento de un comportamiento irrepachable incluso al límite.

De todas formas, sobre el R-18 tiene el que balancea mucho menos en curva, que la suspensión absorbe mejor las irregularidades del pavimento. Sin embargo, hay un balanceo sobre el eje transversal semejante al que tienen los R-9 y R-11.

Los frenos son correctos como ya lo era en el R-18. En cuanto a la dirección, en la versión RX es de cremallera sin asistencia. Resulta suave en el pri-



El R-21 es siete centímetros más largo que su antecesor.
El motor longitudinal ha impuesto un morro largo y con un gran voladizo.



La parte trasera está bien resuelta.
Es mucho menos voluminosa, pese a lo cual la amplitud del maletero es grande.



Dos detalles del nuevo R-21

El grupo óptico delantero es tipo R-25. Las llantas de aleación son de tipo turbina.

mer cuarto de vuelta, pero a continuación se hace pesada. Por este motivo se hace recomendable pagar la opción de la dirección asistida, que es de serie en el TXE.

CARROCERÍA

Además de lo ya comentado con respecto a la aerodinámica, la carrocería del R-21 ofrece una mejor accesibilidad

que la del R-18. Sobre todo a la parte trasera.

En el interior, los asientos son de un diseño semejante a los del R-25, aunque más reducidos de tamaño, lo que no es precisamente un defecto, dado que sujetan mejor a sus ocupantes. En la parte trasera hay más espacio para las piernas que en el R-18. En el peor de los casos siempre se cuenta con cinco centímetros más. Además la anchu-

ra resulta más aprovechable. Los paneles interiores son menos voluminosos y la amplitud es mayor.

Los asientos traseros del R-21 son abatibles en plan 1/3-2/3 o totalmente, lo que permite ampliar la capacidad del maletero en caso de necesidad. Una posibilidad que no existía en el R-18, que además tenía un portaequipajes sensiblemente más pequeño.

El salpicadero tiene un agradable diseño. Se ha dejado de lado el estilo cóncavo de los R-11, Super 5 y R-25, para adoptar un diseño más tradicional pero más agradable. Hay dos opciones, una digital, reservada para el TXE, en el que encaja bastante bien, y otro de relojes analógicos. El digital es bastante completo, hasta el punto de tener termómetro de temperatura exterior que avisa del riesgo de heladas. Por lo demás, hay equipamientos que comprenden elevalunas eléctricos en las cuatro puertas —en el R-18 sólo se podía obtener elevalunas en las puertas delanteras— y cerraduras centralizadas. La tapicería puede ser en un paño normal, velour o piel, esta última pagándola como opción. Renault ha cuidado mucho el acabado de este coche. Se nota el esfuerzo suplementario que se ha hecho sobre el R-18, cuyo acabado era ya irreprochable.

FRENTE A SUS RIVALES

Además de suceder al R-18, el R-21 va a ser un competidor importante en nuestro mercado. Los Santana, Ascón, 505, Solara, incluso Sierra más bajos, van a sufrir su llegada. Como también la sufrirán los nuevos Opel Kadett, Orion, Málaga y R-9 más altos. Pero, sobre todo, el coche a quien va a afectar más directamente es el Citroën BX, de quien es ya el enemigo natural. Ahora todo dependerá del precio, aunque si hemos de tomar como referencia los que se van a aplicar en Francia, son muy competitivos.

Sergio Piccione

PHILIPS

ES TU MAQUINA.



Es suave, es eficaz, es deportiva,
es bonita, es joven, es tuya.
Pónte en marcha cada día con la
nueva PHILISHAVE TRACER.

PHILISHAVE TRACER.
Tu máquina, tu afeitado.



PHILISHAVE TRACER



K-100 RS

SI QUIERE LO MAS ALTO, SUBA.

Mírela bien. Es la BMW K-100 RS. Lo más alto en motorismo. La cumbre tecnológica que presenta el primer sistema de inyección electrónica. El sofisticado LE-Jetronic. Reduciendo el consumo y proporcionando una suavidad de marcha que ningún otro medio de alimentación puede igualar. Y con el perfil aerodinámico más avanzado de su categoría. Para viajar con una estabilidad absolutamente fiable. Protegido de los elementos. Pero la K-100-RS es también superior por otras razones menos aparentes. Su exclusivo servicio postventa. Sus recambios originales, disponibles prácticamente por tiempo indefinido. La accesibilidad y rapidez en todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento. Para tener siempre a punto su BMW y disfrutar más tiempo de ella. Y desde un punto de vista económico, la BMW K-100-RS es también superior por su elevado valor de recompra. Por su cómodo acceso, combinando la valoración de su moto actual con un plan de financiación personalizado. Ajustado a sus intereses. Y ahora, además, porque los precios de BMW no sufren incrementos a pesar de la aplicación del IVA. Para que pueda subir rápidamente a lo más alto. Para que en su elección, entre lógica y placer, se quede con ambos. La BMW K-100-RS.



EN estos días, con motivo de la publicación en el «BOE» del contingente de coches con arancel reducido, se han vuelto a reproducir los rumores de una importante reducción en los precios de los coches de importación. Ya hemos hablado de este tema en varias ocasiones; la última, a finales de diciembre, pero volvemos a recordar a nuestros lectores los principales aspectos de esta cuestión.

EL pasado año se han vendido en España 60.500 coches de importación, con aranceles y otros impuestos de aduanas que sumaban el 111,5 por 100 de su precio de origen.

DE este total, 15.000 coches han gozado del privilegio de reducir sus impuestos hasta el 95,8 por 100 de su valor en origen.

ESTO no ha significado que unos coches pagasen más impuestos que otros. Los importadores repartían entre todas sus ventas los coches con aranceles «legales» y los de aranceles reducidos, fijando un precio final promedio de ambos valores.

ESTE año, los 15.000 coches rebajados se han ampliado hasta 32.000.

OFERTAS

● Oviedo: *Yauto*. C/ Fuentes Acevedo, n.º 37. Teléfono (985) 23 56 94.

AUDI 100. Año 1983. Color: Gris metalizado. PVP: 1.900.000 pesetas.

● Madrid: *Particular*. Teléfono (91) 742 61 38.

VOLVO 343. Color: Verde. PVP: 600.000 pesetas.

● Zaragoza: *Importauto*. Teléfono (976) 38 62 12.

FORD MERCURY MONTEGO. Año 1970. Color: Marrón metalizado. PVP: 600.000 pesetas.

● Barcelona: *Monza Motors*. C/ Burch, n.º 122. Teléfono (93) 257 65 06.

ALFASUD TI. Año 1984. Color: Negro. PVP: 975.000 pesetas.

● Madrid: *Talio Automóviles*. C/ Bustarviejo, n.º 3-5. Teléfono (91) 279 72 83.

CHEVROLET CAMARO. Año 1980. Color: Negro. PVP: 850.000 pesetas.

● Barcelona: *Autoimport*. C/ París, n.º 123. Teléfono (93) 230 50 02.

CHEVROLET IMPALA. Año 1967. PVP: 650.000 pesetas.

Mercado

NO HABRA IMPORTADOS BARATOS

lo que significa más de la mitad de las ventas totales del pasado año. La diferencia entre el valor final de estos coches (56,14 por 100 de impuestos) y el de cuota (76,93 por 100) también se promediara entre todos los coches del importador, por lo que no habrá ninguna reducción.

ALGUNOS importadores, como Alfa Romeo, Austin Rover o Peugeot Talbot, venden sus coches con aranceles reducidos, lo que les permite ajustar sus precios más que otros fabricantes de los que sólo una parte de sus ventas se benefician de estas rebajas.

INNOCAR, importador para España de los Innocenti con motor japonés Daihatsu, ha bajado considerablemente sus precios gracias a la adjudicación

de un importante cupo de aranceles reducidos. Los nuevos precios (que aparecen ya en las páginas habituales) oscilan entre las 900.000 pesetas para la versión Minitre y 1.185.000 pesetas para el turbo. Estos valores se refieren al precio antes de impuestos.

TRADICIONALMENTE, unas semanas antes de la Semana Santa, se producía una elevación en los precios de los coches nacionales. Este año, entre que la S.S. cae en marzo y que el mes de enero ha sido espeluznante en las ventas, parece que la subida de primavera no va a ser generalizada. Les tendremos informados sobre lo que vayamos conociendo, pero todo apunta a que va a ser inferior al 3 por 100.



Reparto de cuota de arancel reducido en 1986

	Ventas en 1985	Unidades con arancel reducido 1986	Porcentaje sobre las ventas (%)
Austin Rover (GB)	4.273	4.847	+ 100,0
Opel (RFA)	16.085	4.749	29,5
Fiat Lancia (I)	5.648	4.703	83,3
Renault (F)	6.625	4.023	66,3
Ford (RFA)	8.972	3.200	35,7
Volkswagen + Audi (D)	4.603	2.372	51,3
Alfa Romeo (I)	1.565	1.809	+ 100,0
Citroën (F)	1.587	1.538	96,9
BMW (RFA)	3.457	1.373	39,7
Mercedes (RFA)	2.252	957	42,5
Peugeot + Talbot (F)	893	939	+ 100,0
Volvo (S)	1.651	600	36,3
Nissan (I/J)	377	250	66,2
Innocenti (I)	—	170	—
Jaguar (GB)	88	73	82,2
Porsche (RFA)	127	49	38,6
Ferrari (I)	18	24	+ 100,0
Maserati (I)	31	24	77,4
Lotus (GB)	—	20	—
Morgan (GB)	6	20	+ 100,0
Rolls Royce (GB)	—	20	—
Total	60.437	32.000	52,9

Mercado

GUZZI

V-85	643,4	52	—	702.786
V-85 Custom	643,4	52	164	720.696
V-85 Lario	643,4	58	—	865.421
V-85 TT	643,4	—	—	767.801
850 T-5	844	67	188	788.671
850 Le Mans II	844	76	—	857.037
1000 SP	948,8	67	—	889.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.293
Le Mans 1000	948	82	225	1.151.140

HONDA

PKX-50	49	—	—	103.900
PKX-50R (Ar. elec.)	49	—	—	134.900
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Scoopy SH-80	79,6	8	—	189.900
GS-125	124	12	—	259.900
XL-200 R	198	18	—	374.900
XL-200 Pile-D	198	18	—	398.900
VF-500 F	490	70	—	879.000
VF-500 F2	490	70	—	908.000
XL600 LM P. D.	509	44	—	849.000
CBX-750 F	747	91	211	1.099.000
VF-750 F	748	86	212	1.080.000
VF-1000 R	998	130	253	1.689.000

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	436.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	487.600
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	484.500

JAWA

350	343,5	27	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550	553	52	178	696.210
KZ 550 S	553	55	—	696.580
KLR 600 E	564	45	—	633.750
GPZ 600 R	592	75	—	899.750
GPZ 900 R	908	115	—	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,6	11,5	—	426.600
MX 125	123,6	35	—	409.500
GS 250 End.	238,0	44	—	454.000
MX 250	238,0	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 900	900	—	—	522.000
GS 800	553	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	8	—	116.805
200 Linea	198	18,7	—	181.853
200 Elect.	198	18,7	—	188.523

LAVERDA

1000 RGS	981	94	—	945.000
----------	-----	----	---	---------

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	207.228
DG 7 212	212	—	—	295.800
DG 3 R	—	—	—	300.000
CRESTA	348,8	—	—	340.000

DG 11 4 Tiempos	348,8	—	—	589.000
-----------------	-------	---	---	---------

MZ

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	288.600
Enduro 60 H7	74,8	—	72	175.000
Enduro 250 H7	242,3	—	110	245.500
Enduro 360 H7	340,6	—	130	294.700
Impuls 125	124,3	10	100	182.300
Impuls 175	174,7	13	100	191.000

MORINI

125 Mario	123,5	12	—	208.000
250 X-2	238,5	25	138	338.000
350 X-2	344,1	38	140	595.000

MZ

ETZ 250	243	21	130	250.000
---------	-----	----	-----	---------

OSSA

250 Trial	250	—	130	329.004
350 Trial	302	—	—	253.574
250 Desert	244,2	—	—	248.400
250 TE	244,2	—	—	207.308
250 Caps	250	—	180	262.438
250 F-3	250	160	—	289.533

PUCH

X-70	48,8	—	—	71.400
Mari	48,8	—	—	58.400
Mari PA	48,8	—	—	100.800
Mari Pa Negro	48,8	—	—	102.400
Mari X	48,8	—	—	130.400

Lido Vale	73	6,5	—	258.000
74 M-82 PD	71,3	9,8	—	238.318

RIEJU

Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon 100-80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	308	—	—	635.000
GSX 550 ES	549	56	192	899.000
GSX 750 ES	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R	748	105	230	1.350.000
GSX 1.100 S Kat	1.074	104	231	1.145.000

VESPA

Vale	49,7	—	—	85.120
Vespino	49,7	—	—	99.458
PK 75 S Junior	74,0	6,0	78	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.400
125 NC	121,1	6,8	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
150	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80	72,9	9,7	83	217.550
SR 250	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC	347	59	180	598.000
XS 400	389	45,5	175	588.200
XT 600	595	44	165	631.000
XJ 600	598	72	202	839.000
FZ 750	749	105	233	1.400.000
XJ 900	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



TIEMPO Y BELLEZA

LOS calendarios de Unipart se cuentan entre los más codiciados por la belleza de sus fotografías y modelos. El de 1986 ha sido realizado por Patrick Lichfield, un fotógrafo de prestigio que con este trabajo ya son ocho los calendarios que ha realizado para Unipart. El precio es de 6,99 libras más 1,50 libras

por gastos de envío —en total, unas mil ochocientas pesetas— y se puede pedir a: Unipart Calendar Offer Cannons of Milton. High Street. Milton, Nr. Abingdon. Oxfordshire OX14 4 DY.

DIAGNOSIS COMPLETA

LA Unidad de Diagnóstico y Frenómetro —UDF— que el RACE presentó el pa-

sado mes de octubre y desde entonces ha estado prestando sus servicios a los automovilistas madrileños, ha viajado a Alicante, que desde ahora va a contar con este servicio. La UDF está instalada en la amplia explanada que existe al lado del Pabellón Municipal de Deportes y durante veinte días trabajará en esta ciudad para recorrer después otros puntos de la geografía española.

LO ULTIMO DE UNICAR

UNION Carrocera, S. A. (Unicar) ha presentado su último modelo de autobús, la gama 3000. Con esta carrocería se pretende cubrir los servicios que necesitan un vehículo de altas prestaciones para una utilización mixta de servicios de transporte escolar como grandes viajes. Para aumentar la capacidad de la bodega en grandes excursiones hay disponible un remolque gracias al cual el

volumen de equipajes sube hasta 12 metros cúbicos. Hay tres niveles de acabado, el N, GL y GLS. Estas carrocerías se pueden montar sobre chasis Pegaso, Renault, Scania y Mercedes.



TODO SOBRE EL MASTIN

LA Asociación Española del Mastín Español le informa sobre todas las camadas disponibles, crianza de cachorros, trámites, etcétera, en los teléfonos 653 36 83 y 261 16 26.

Smirnoff, la fiesta en la nieve.

Pásalo más gigante todavía después de asistir al Slalom del 1º Trofeo nacional abierto para esquiadores patrocinado por Smirnoff. Ven a la fiesta para animadores y concursantes del Trofeo Smirnoff-Monitor Ski. Llévate tu regalo y participa en todos los sorteos.

Porque cuando se reúne gente especial y Smirnoff surge la fiesta. Con todo el sabor de la amistad. Todavía estás a tiempo para competir. Inscríbete en Monitor Ski, en las Fiestas Smirnoff o enviando el cupón. ¡Ánimate!



22 de Febrero de 1986
Slalom Gigante. BAQUEIRA-BERET.
Fiesta Discoteca. TIFFANY'S, 23 horas.

15 de Marzo de 1986
Slalom Gigante. CANDANCHU.
Fiesta Discoteca. JET JACA, 23 horas.

12 de Abril de 1986
Slalom Gigante. SOLYNIEVE.
Fiesta Discoteca. MELIA SIERRA NEVADA, 23 horas.

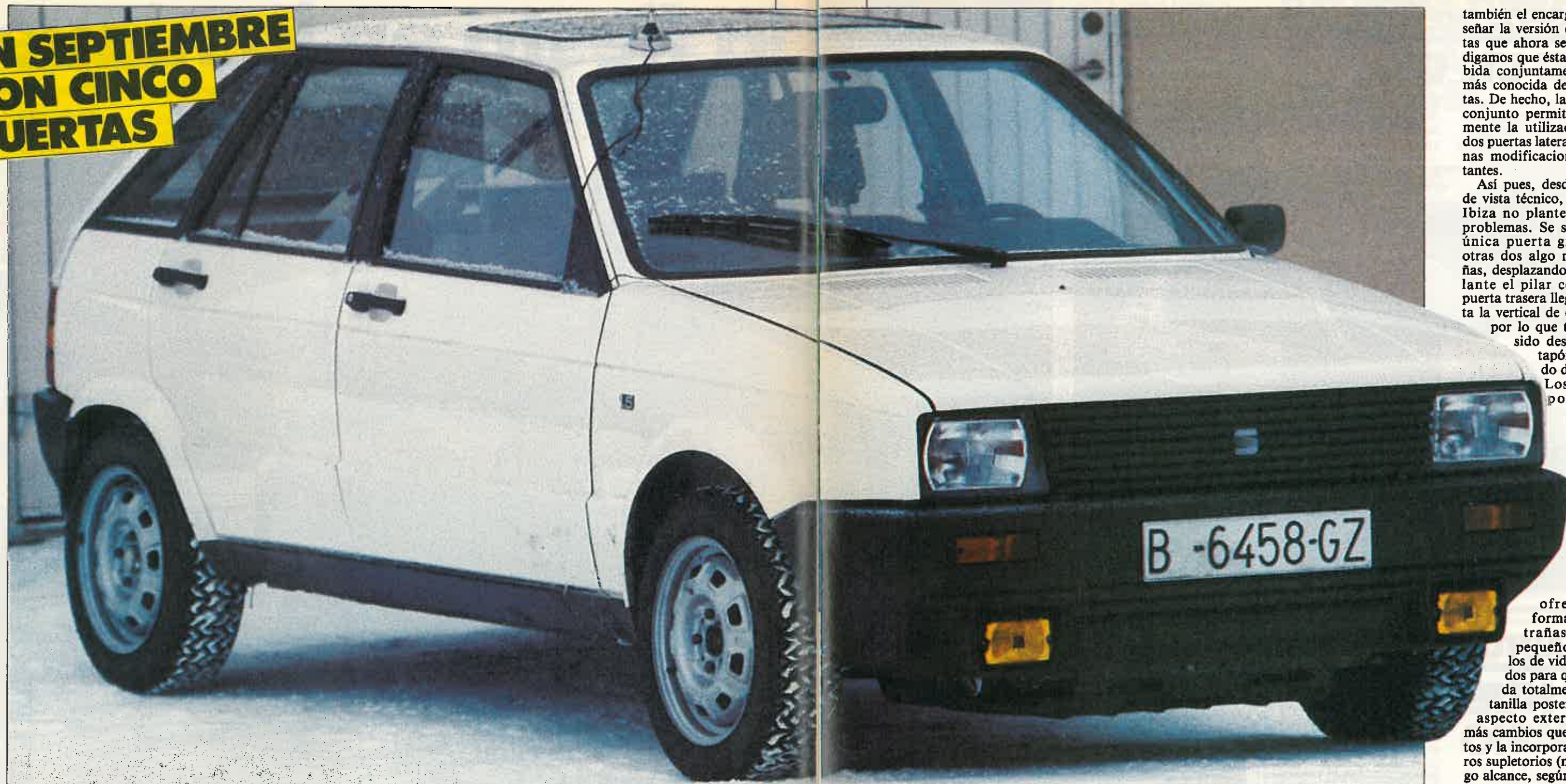
TROFEO
Smirnoff
revista **MONITOR**
SKI

Deseo inscribirme en el 1º Trofeo Smirnoff-Monitor Ski (Inscripción limitada a 300 personas por competición). En las siguientes competiciones. ☐ CANDANCHU. ☐ BAQUEIRA-BERET. ☐ SOLYNIEVE.

Nombre Sexo Ciudad Apellidos C.P. Edad

Derechos de inscripción 2.200 Ptas. por competición. Forma de pago que elijo.
☐ Cheque a nombre de 1º Trofeo Smirnoff-Monitor Ski. Apdo. 611. 50080 Zaragoza.
☐ Giro Postal a nombre de 1º Trofeo Smirnoff-Monitor Ski. Apdo. 611. 50080 Zaragoza.
☐ Ingreso Caja Postal. Cuenta n.º 8379144. Indicar fecha o contactar en el tel. (976) 51 75 86 o 23 41 72. Srta. Marta.

**EN SEPTIEMBRE
CON CINCO
PUERTAS**



CRECE EL SEAT IBIZA

CUANDO al fin parece que los acuerdos con Volkswagen son una realidad inmediata, se concretan los planes futuros para el Seat Ibiza, cuyas versiones de

cinco puertas han sido sorprendidas en plenos ensayos en escandinavia.

Ya cuando la presentación del Ibiza, antes del verano del 84, se anunciaron futuras versiones, y entre

ellas la de cinco puertas; un motor de inyección e incluso un descapotable han figurado también desde el primer momento en el cuarterno de cargas de la marca.

Giorgio Giugiaro ha sido



también el encargado de diseñar la versión cinco puertas que ahora se desvela; y digamos que ésta fue concebida conjuntamente con la más conocida de tres puertas. De hecho, la rigidez del conjunto permite perfectamente la utilización de las dos puertas laterales sin apenas modificaciones importantes.

Así pues, desde el punto de vista técnico, este nuevo Ibiza no plantea mayores problemas. Se sustituye la única puerta grande por otras dos algo más pequeñas, desplazando hacia adelante el pilar central. La puerta trasera llega casi hasta la vertical de eje trasera, por lo que también ha sido desplazado el tapón de llenado de gasolina. Los batientes posteriores

ofrecen unas formas algo extrañas, con dos pequeños triángulos de vidrio, obligados para que descienda totalmente la ventanilla posterior. En su aspecto externo no hay más cambios que los descritos y la incorporación de faros supletorios (niebla o largo alcance, según versiones) en el *spoiler* delantero.

Es en el aspecto comercial en el que el Ibiza cinco puertas plantea las mayores dudas. En primer lugar, porque, con la misma plataforma que el Ronda y casi la misma habitabilidad (sólo pierde ligeramente en maletero), el Ibiza cinco puertas compite directamente con su hermano teóricamente mayor. Como es más actual de línea y más aerodinámico, no es descabellado pensar que el Ronda va a verse seriamente afectado en sus ventas.

PEUGEOT 205 GTX CASI UN GTI

ESTA semana se presenta en Sevilla el modelo más desarrollado de la gama 205 que se fabrica en España. El

GTX pertenece a la serie X de tres puertas y monta el motor de 1.592 centímetros cúbicos (el mismo de los So-

lara), en el que se ha montado un carburador de doble cuerpo y los colectores de escape del GTi, con lo cual se han ganado cuatro caballos y se llega a los 94, que son suficientes para impulsar el coche a 180 kilómetros por hora, para que acelere de 0 a 100 en 10,9 se-



Estéticamente, el 205 GTX es similar al GTi. El spoiler delantero, con antinieblas encastrados, paragolpes y decoración, lo diferencian del GT cuatro puertas

El interior del GTX es casi como el GTi. Asientos y cuadro son similares, y el equipamiento, muy completo dentro de su carácter deportivo

gundos y haga el kilómetro con salida parada en 32,7 segundos. En lo que respecta a las suspensiones, se han estudiado unas barras de torsión algo más gruesas para ponerlo de acuerdo con sus nuevas prestaciones.

Estéticamente es muy similar al GTi, ya que monta un spoiler delantero con unos faros antiniebla encastrados y una tira roja en la moldura lateral y los paragolpes, al igual que en dicho modelo. Las llantas son de aleación, pero son distintas a las del GTi. En el interior también la similitud entre el GTX y el GTi es casi total, ya que, además del cuadro, los asientos son iguales.

En cuanto a equipamiento, es muy completo, y, dentro del carácter eminentemente deportivo del modelo, ofrece un excelente nivel de confort, que, por otra parte, es una característica general de toda la gama.

En definitiva, este modelo viene a completar la gama y a tapar el tremendo hueco que quedaba entre el 205 GT y el GTi.

Este nuevo GTX sólo se fabrica en Villaverde, ya que las versiones francesas equipables montan el motor 1.580, igual al del GTi, pero con un carburador de doble cuerpo.

FIAT RITMO TURBO DS ALEGRIA EN DIESEL

FIAT ha dado a conocer una nueva versión dentro de su amplia gama Ritmo, el Turbo DS, un diesel capaz de alcanzar 170 kilómetros por hora, según datos del fabricante, y pasar de 0 a 100 kilómetros por hora en 12,9 segundos, un tiempo bastante aceptable para un turismo de gasóleo.

El Ritmo Turbo DS emplea el motor derivado del diesel 1700 (el mismo que



El motor de 1.929 c.c. con turbo desarrolla 80 caballos



No hay muchas variaciones. El manómetro de presión del turbo y el volante marcan diferencias

va completado por un radiador para la refrigeración del aire turbocomprimido, capaz de rebajar su temperatura en sesenta grados y, en consecuencia, de lograr un mejor llenado de las cámaras de combustión.

Los motoristas de Fiat han buscado además un funcionamiento elástico y progresivo a bajo régimen, para lo cual el turbo sopla ya a su máxima presión a partir de 2.400 revoluciones por minuto, régimen al que se obtiene el par motor máximo (17,5 mkg.). Destacan en el motor los pistones, refrigerados en su parte alta por un chorro de aceite.

Otras peculiaridades mecánicas del nuevo Ritmo son una caja de cambios ZF de cinco marchas, discos delanteros de frenos y barra estabilizadora de mayor diámetro.

Los consumos homologados por el fabricante son 4,3/6,1/6,0 litros a 80/120/ciclo urbano.

Exteriormente, el Ritmo Turbo DS es similar al Ritmo 100 S



505 AUTOMATICO UN NUEVO CAMBIO

COINCIDIENDO con la presentación del nuevo 205 GTX, Peugeot ha dado a conocer las nuevas cajas de cambio automáticas de cuatro velocidades, que ha desarrollado conjuntamente con ZF y que estarán disponibles de ahora en adelante sobre los 505. Con estas nuevas cajas de cambio se consigue un ahorro de combustible sustancial respecto a los sistemas automáticos convencionales, puesto que además de incorporar una cuarta marcha superdirecta, monta un dispositivo denominado Lock Up, por el

cual se puentea el convertidor de par, y el motor y la caja de cambios quedan unidos mecánicamente sin los resbalamientos del convertidor. Este sistema entra en funcionamiento cuando se rueda en cuarta a una velocidad superior a 85 kilómetros por hora, y en ese momento la caja de cambios actúa como si fuera manual, con lo cual el rendimiento de la misma aumenta y por tanto beneficia el consumo.

Estas cajas de cambio se montarán en el 505 GTD Turbo y en el 505 GTi Automático.

Asimismo, también se han mostrado los nuevos acabados Club, que estarán disponibles también en el 505 GTi y 505 GTD Turbo.

Incorporan elevallunas eléctricos en las plazas traseras, asiento regulable en altura, dos retrovisores exteriores orientable eléctricamente y

El nuevo cambio automático incorpora el sistema Lock-Up. Su buen rendimiento permite que los consumos se mejoren



toda una serie de detalles menores que mejoran el aspecto del coche.

El GTD Turbo se anuncia con una velocidad máxima

de 166 kilómetros por hora y unos consumos de 6,2/8,5/9,9 litros. Para el GTi, 180 kilómetros por hora y 6,8/8,9/11,8 litros.

Los 505 incorporan nuevos niveles de acabado

Entre otras mejoras destaca la regulación de los asientos en altura





ALFA 75.

Aceleración y estabilidad Alfa a 300 curvas por hora

Aceleración

De 0 a 100 km/h en 8,8 segundos

La aceleración del Alfa 75 es excepcional. Además, el régimen de giro del motor es siempre óptimo, aprovechando el buen escalonamiento de su caja de cambios.

Estabilidad

El sistema TRANSAXLE del Alfa 75, con el motor delante y el grupo embrague-cambio-diferencial detrás, le ofrece prestaciones, equilibrio y seguridad únicos en el mundo.

Y también Turbo Diesel

Un Turbo Diesel dotado de intercambiador de calor aire-aire, que reduce las fatigas termomecánicas y aumenta las prestaciones del motor.

Alfa 75 2.0: 128 CV DIN, más de 195 km/h, 1.975.000 ptas. (IVA incluido).

Alfa 75 2.0 Turbo Diesel Intercooler: 95 CV DIN, más de 175 km/h., 2.250.000 ptas. (IVA incluido).

Alfa 75.
La conducción creativa.



ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S.A.
Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,4. MADRID.

Alfa Romeo 

PYPPER CON MOTOR DE MOTO

El primer minicoche español ya ha visto la luz. Se trata del Pypper, fabricado por la firma Jacar, que lo ha presentado en la Expo-Aragón, de Zaragoza.

Este pequeño vehículo de reducida cilindrada —48,76 c.c.— y bajo consumo —de litro y medio a dos litros a los 100— posee unas características técnicas similares a las de los pequeños minicoches que ya circulan por Europa. Su motor Derbi de dos tiempos refrigerado por agua da una potencia de 5,5 caballos a 6.500 revoluciones por minuto, y, según las especificaciones del fabricante, alcanza los 40 kilómetros por hora. Este biplaza de tracción delantera con embrague automático y dos marchas —adelante y atrás— está construido en fibra de vidrio y monta parabrisas laminado; lleva frenos de disco en las cuatro ruedas y suspensión independiente con amortiguadores hidráulicos.

Ahora que el primer prototipo es una realidad, sus creadores están intentando que sea homologado como minicoche, como ocurre en Francia e Italia, países donde puede conducirse sin matricular y a partir de los dieciséis años. Esto último es una posibilidad que la Dirección General de Tráfico podría contemplar en el nuevo Código.



FORD TUG

EL TRACTOR MAS NOBLE

FORD va a presentar su modelo TUG en el próximo Salón de Ginebra: el Ford TUG es un prototipo de cabeza tractora preparado especialmente para arrastrar cargas tan valiosas como el nuevo coche de carreras de la marca, el RS 200, lanchas fueraborda, planeadores o aviones ultraligeros.

El Ford TUG se ha hecho

sobre la base de un chasis-cabina Transit modelo 86, al que se le ha acoplado un motor de gasolina con seis cilindros en V y más de ciento cincuenta caballos de potencia, el mismo motor que equipan los Scorpio, acoplado a una caja de cambio automática.

Los neumáticos de tipo todo-terreno van montados en unas llantas especiales, y

todo el conjunto, cabeza tractora más remolque, puede rodar a velocidades bastante elevadas por autopista y por carreteras complicadas.

El aspecto más característico del prototipo Ford TUG es, sin duda alguna, la cabina, que tiene todo el lujo de un turismo de categoría. Lleva un equipo de aire acondicionado dispuesto en el techo, en esa zona sobre-elevada que aparece sobre la segunda ventana lateral; un sistema telefónico y un soberbio equipo de alta fidelidad. La cabina incorpora un dispositivo de iluminación que permite trabajar en la parte trasera, y también es posible montar una tienda de lona para las asistencias entre dos tramos cronometrados de un rallye.

El próximo Ford TUG verá la luz en el Salón de París, pero esta vez será una versión equipada como oficina para ejecutivos de altos vuelos. La firma británica Tickford es la que se ha encargado del trabajo que debe desvelarse en septiembre.

AUDI 90 TD

HUMOS LIMPIOS

El Audi 90 Turbo Diesel es el último modelo de una gama que cada vez juega más a la limpieza de humos de escape y a la ecología.

El Gobierno alemán ha puesto en marcha un pro-

grama de ayudas fiscales a los modelos equipados con motor de gasóleo, ayudas justificadas por su menor índice de contaminación, que han llevado a Audi hasta el nuevo modelo, un coche que ahora mismo acaba

de comercializarse en tierras germanas.

El Audi 90 Turbo Diesel incorpora el motor 1,6 litros de cubaje que da 70 caballos de potencia, el mismo cuatro cilindros de los Golf GTD, de los Passat Variant TD y de los Santana TD.

Con este motor, el Audi 90 llega hasta los 170 kilómetros por hora y acelera de cero a 100 kilómetros por hora en 14,4 segundos.



A FONDO

LOS OPEL KADETT ESPAÑOLES

TODO TU ERES UN CULITO



RECUERDAN aquella polémica campaña de publicidad que levantó las iras de las feministas españolas? Bueno, pues General Motors acaba de presentar su

nuevo producto español, el Kadett tres volúmenes, que traducido al idioma de la calle quiere decir que al popular vehículo le han aumentado la parte posterior. El conjunto de este nuevo auto-

móvil es armónico, y la «prótesis» que han conseguido los hombres de GM hace prever que será un coche de éxito en el mercado. Los ocho millones de kilómetros que los fabricantes «le han me-

tido en el cuerpo» a su nuevo producto han dado un resultado óptimo, por lo que no es arriesgado decir que este coche seguirá los pasos de su hermano pequeño. El nuevo Opel seduce por su buen comportamiento, por su facilidad de manejo, por la amplitud de su interior, por su buen acabado y por la economía de consumo. El Kadett es un coche con buenos argumentos para competir con los familiares de su categoría e, incluso, con los de categoría superior. Dentro de los aspectos mejorables de los nuevos Kadett hay que colocar, en primera instancia, la transmisión, que tiene un carácter ahorrativo que no

se adapta bien a la circulación por nuestras carreteras y ciudades, siempre congestionadas; después habría que situar la postura de conducción, poco adaptada a las personas de menor talla, y, en último término, el diseño de los asientos, que no da un trato demasiado exquisito a las espaldas más delicadas.

En la oferta Opel Kadett hay tres motores diferentes y dos niveles de acabado; la gama final está compuesta por cinco modelos, tres de gasolina, 1,3 GL, 1,6 GL y 1,6 GLS, al lado de dos modelos de gasóleo, 1,6 D GL y 1,6 D GLS.

MECANICA



Los tres motores de los nuevos Opel Kadett llaman la atención por su fuerza, por su carácter enérgico; son motores que suben de vueltas con una facilidad pasmosa, que empujan con bastante rabia tanto si van al ralentí como cuando van a todo trapo y, además, son muy sobrios, son motores que saben conformarse con pequeñas dosis de carburante no sólo cuando circulan por carretera o autopista, sino también cuando se mueven en un terreno tan di-

VIRTUDES

Comportamiento

Amplitud interior y de maletero

Consumo

DEFECTOS

Postura de conducción

Desarrollos de transmisión

Dirección pesada (modelos sin servo)

ficil como la ciudad, unas condiciones en las que sólo las mecánicas mejor diseñadas son capaces de lograr resultados interesantes.

Los tres motores, dos de gasolina y uno de gasóleo, tienen un diseño muy moderno en el que se ha buscado, ante todo, la economía de mantenimiento. Los dos motores de gasolina son elásticos y nerviosos, particularmente el de 1,3 litros de cubicaje.

Esa agilidad natural de los dos motores de gasolina queda, sin embargo, bastante sacrificada por culpa de la transmisión; en los dos casos las cajas de cambio de cinco velocidades, con desarrollos muy largos, tienen una personalidad demasiado ahorrativa, que no se lleva nada bien con las condiciones de tráfico que imponen unas carreteras como las nuestras, llenas de camiones que andan con mucha pereza, o unas ciudades demasiado congestionadas en las que se circula muy despacio en la mayor parte de los casos.

En primera, segunda y tercera se nota que las reacciones ante un pisotón al acelerador son instantáneas y los dos modelos equipados con motor de gasolina responden casi como deportivos; el problema está en la cuarta y en la quinta, la respuesta es mucho menos inmediata. Se hace, por tanto, necesario cambiar constantemente de marcha.

Si se quiere adelantar en un instante hay que olvidarse tanto de la cuarta como de la quinta para jugar sin miedo

con la tercera, de lo contrario la maniobra se alarga durante unos segundos interminables.

Otro tanto sucede cuando se calleja por ciudad en donde hay que recurrir a la tercera si se quieren esas reacciones enérgicas que permiten ocupar el hueco libre que se abre delante del coche o aprovechar ese carril vacío que está descongestionado.

El motor diesel del Opel Kadett es bastante alegre. Arranca siempre en menos de ocho segundos, incluso después de pasar una noche muy fría con temperaturas bajo cero. En los primeros momentos de funcionamiento es algo escandaloso, pero después, ya en caliente, se muestra discreto.

Los 55 caballos de potencia son suficientes para rozar los 150 kilómetros por hora de velocidad punta, y empujan con bastante fuerza en las marchas cortas. Después, la cuarta y, sobre todo, la quinta se encargan de aniquilar todos los rasgos de genio y el coche responde al acelerador con mucha lentitud. Sin embargo, una vez lanzado, los desarrollos le permiten mantener velocidades cruceras muy elevadas.

La palanca de cambios se maneja sin ningún esfuerzo; el mecanismo es muy preciso y nunca hay riesgo de equivocación al poner una marcha. Los recorridos entre las distintas posiciones son algo largos, y ésta es la única crítica en cuanto se refiere al funcionamiento.

COMPORTAMIENTO



El añadido trasero del maletero no ha cambiado para nada el excelente comportamiento del Kadett. Se maneja con una facilidad impresionante; los tres modelos tienen un comportamiento intachable, que da mucha confianza a su conductor, sea cual sea el tipo de carretera o el estado del suelo. Bajo un aire apacible, de familiares tranquilos, se esconden unos coches ágiles que pasan por las curvas con toda precisión, como si fueran tranvías que circulan sobre sus raíles; los Kadett se mueven con la nobleza de un modelo de carreteras.

El Kadett va siempre por donde mandan las ruedas delanteras, tanto si va por autopista o carreteras rectilíneas como por zonas de curvas. En carreteras muy viradas sorprende la facilidad con la que el morro obedece las órdenes dadas desde el volante. Si se conduce muy deprisa se nota que la parte posterior del coche tiende a deslizarse en la fase final de la curva, una tendencia que facilita el manejo. Pero para llegar a descubrir este comportamiento hay que ir a un ritmo impensable en un familiar repleto de personas y maletas.

Los modelos diesel con acabado GLS llevan dirección con servoasistencia en serie, un mecanismo que es opcional en las dos versiones con motor de 1,6 li-

CONSUMO



	1.3	1.6	1.6D
CIUDAD			
A 27,1 km/h. de promedio	9,0	9,7	8,2
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruce	5,4	5,7	5,2
En conducción rápida	10,3	12,3	8,0
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruce	6,6	6,9	6,6
A 140 km/h. de cruce	8,7	9,3	8,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km	7,7	8,2	7,1
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	625	580	680

tros de gasolina y en la versión GL del 1,6 diesel; en estos casos la dirección es buena no sólo por suavidad de manejo, sino también por rapidez, ya que con tres vueltas y media de volante se llevan las ruedas de un extremo a otro. En las restantes versiones la dirección se muestra algo más lenta, ya que se necesitan más de cuatro vueltas para girar las ruedas de un lado a otro, y, sobre todo, más pesada; la dureza no se nota cuando se conduce a cierta velocidad, pero sí que aparece en el momento de hacer maniobras de aparcamiento o cuando se calleja muy despacio.

Los Kadett frenan bien; el tacto del pedal es agradable y la energía de la frenada se puede dosificar con mucha precisión; los nuevos Opel Kadett se detienen en distancias muy ajustadas y frenan con más eficacia cuanto más rápido se va.

Por contra, la única queja posible es para las pastillas, que al ser del tipo ecológico, de las que no llevan elementos contaminantes, no tienen ese punto final de retención, esa fuerza suplementaria en los últimos metros, por lo que al frenar en un semáforo parece que el coche se va a ir contra el paragolpes del que está situado delante. La suspensión absorbe bien las irregularidades del pavimento. Se ha mejorado en el eje trasero con respecto al Kadett de dos volúmenes.

CARROCERIA



El Opel Kadett con carrocería de tipo clásico es un coche amplio por dentro que hace gala de un maletero enor-



El Opel Kadett 1,3 GL es un familiar ideal con poco consumo. El motor de este modelo es sobrio y empuja con bastante fuerza en las marchas más cortas.



La versión GL con motor diesel tiene un carácter utilitario. El Kadett Diesel no es muy rápido, pero sí es fuerte y ahorrativo.



El modelo 1,6 GLS es el más selecto de toda la gama. Es un coche rápido, muy espacioso y con buen comportamiento.

FICHA TÉCNICA



	1.3 S	1.6 GLS	1.6 D GLS
MOTOR			
Disposición	Delantero trans.	Delantero trans.	Delantero trans.
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.297 c.c.	1.598 c.c.	1.598 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza (correa)	Arbol de levas en cabeza (correa)	Arbol de levas en cabeza (correa)
Alimentación			
Carburador	Carburador de doble cuerpo	Carburador de doble cuerpo	Bomba inyectora
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	23,0 a 1
Tipo de carburante	Gasolina de 97 octanos	Gasolina de 97 octanos	Gasóleo
Capacidad del depósito	52 litros	52 litros	52 litros
Potencia máxima	75 CV a 5.800 rpm.	90 CV a 5.800 rpm.	55 CV a 4.600 rpm.
Par máximo	10,3 mkg. a 4.200 rpm.	12,8 mkg. a 3.800 rpm.	9,5 mkg. a 2.400 rpm.
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª	7,0 km/h.	7,9 km/h.	7,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª	12,6 km/h.	13,8 km/h.	13,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª	19,1 km/h.	21,0 km/h.	21,0 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª	27,8 km/h.	30,2 km/h.	30,2 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª	34,9 km/h.	37,9 km/h.	37,9 km/h.
DIRECCION			
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera con servo
Vueltas de volante entre topes	4,1 (con servo 3,5)	4,1 (con servo 3,5)	3,5
Diámetro de giro	9,8 metros	9,8 metros	9,8 metros
FRENOS			
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES			
Tipo	Independiente delante y semindependiente detrás	Independiente delante y semindependiente detrás	Independiente delante y semindependiente detrás
RUEDAS			
Llantas	De chapa, de 5x13 pulgadas	De chapa, de 5,5x13 pulgadas	De chapa, de 5,5x13 pulgadas
Neumáticos	155 SR 13	155 TR 13	155 TR 13
PESO			
Peso en orden de marcha	890 kg.	980 kg.	950 kg.

SONORIDAD



	1.3	1.6	1.6D
Al ralentí	55,2	55,0	58,5
A 60 km/h.	66,6	64,5	68,5
A 90 km/h.	69,8	68,0	71,0
A 120 km/h.	72,2	73,1	74,5
A 140 km/h.	73,5	76,0	76,2
A tope	78,8	80,2	80,5

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

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	1.3	1.6	1.6D
A 60 km/h.	11,8	12,0	11,1
A 100 km/h.	36,1	37,7	36,4
A 120 km/h.	53,2	56,0	53,4

Conduzca con Credi Induban

Credi Induban
coche



Si a usted le gusta un coche, se ha encariñado con ese coche y no puede pasar sin él, cuénteselo a INDUBAN. Porque, a partir de ahora, INDUBAN le ayudará a comprarlo con el mínimo esfuerzo. Un crédito de hasta 3.000.000 de pesetas, a pagar entre 6 meses y 5 años, en cómodas cuotas mensuales.

Venga a vernos. Los créditos de INDUBAN son tan rápidos de obtener como el coche de su vida.

**Credi Induban.
Créditos
para vivir.**

INDUBAN
BANCO DE FINANCIACIÓN INDUSTRIAL
Del Grupo Banco de Vizcaya.

ABE 15658

Domicilio Social: Pº de la Castellana, 108. 28046 MADRID. Tel. (91) 261 13 28

A FONDO

EQUIPAMIENTO



	1.3 GL	1.6 GLS	1.6 P GLS
Cuentarrevoluciones	SI	SI	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO	NO
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	OP.	SI	SI
Cerraduras centralizadas	OP.	SI	SI
Luz lectura mapas	NO	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpialavafuneta trasero	—	—	—
Asiento posterior divisible	OP.	SI	SI

PRESTACIONES



	1.3	1.6	1.6D
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	167,8	172,2	150,2
ACELERACIÓN (seg.)			
400 m. salida parada	18,7	18,3	21,4
1.000 m. salida parada	34,8	34,1	39,3
De 0 a 100 km/h	12,4	11,6	14,9
RECUPERACIÓN (seg.)			
400 m. desde 40 km/h.			
en 4.ª	21,8	21,1	22,3
400 m. desde 40 km/h.			
en 5.ª	24,6	23,9	24,9
1.000 m. desde 40 km/h.			
en 4.ª	38,3	37,1	42,6
1.000 m. desde 40 km/h.			
en 5.ª	44,6	44,0	46,9
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	14,0	13,3	16,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	20,1	18,9	28,9

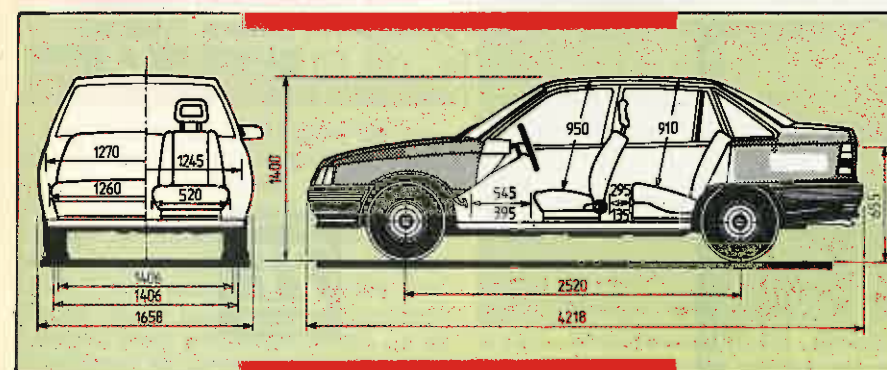
me; los nuevos Kadett se caracterizan también porque su maletero se comunica con el espacio habitable gracias al sistema de abatimiento del respaldo del asiento trasero; las versiones más equipadas, las GLS, llevan un respaldo de tipo modular, lo que permite volcar uno u otro tramo del respaldo en función de la carga y de los pasajeros.

El nuevo Kadett español es un coche en el que cinco adultos viajan sin problemas, ya que hay bastante hueco libre tanto a la altura de los hombros como de las caderas; las personas sentadas detrás no tienen demasiado espacio libre para sus piernas, pero no sienten claustrofobia, ya que el conjunto es bastante luminoso.

La accesibilidad a todas las plazas es excelente; las puertas son muy amplias y los marcos tienen buena forma, por lo que las personas de talla media no necesitan hacer contorsiones ni para entrar ni para salir.

Los asientos del Kadett son agradables sin más. Las butacas delanteras recogen bien el cuerpo, pero la forma anatómica del respaldo no es nada del otro mundo. La excesiva rectitud a la

El respaldo trasero abatible permite aumentar la capacidad de carga del maletero. Las versiones GLS llevan un respaldo que se puede abatir en dos partes independientes entre sí. Los asientos delanteros recogen bien el cuerpo, pero tienen un respaldo algo recto. La consola central recibe los mandos de los elevalunas eléctricos.





Sr. Porrón, Jefe de Mantenimiento de COTUP - Pamplona, opina sobre ZF Ecomat.

“Seguridad y mantenimiento son importantes ventajas de la Ecomat de ZF”

“Después de probar otras cajas de cambios automáticas, pudimos comprobar que la 4 HP 500 Ecomat de ZF era la que más nos convenía, ya que al tener cuatro marchas hacia delante, el salto entre ellas es mínimo y los cambios muy suaves”. Estas son las palabras del Sr. Porrón, Jefe de Mantenimiento de la Empresa de Transportes COTUP de Pamplona.

¿Qué otras ventajas mencionaría de la caja ZF Ecomat?

“Muchas. La del retardador hidráulico, por ejemplo, eso de que sea independiente del convertidor de par, hace que podamos fre-

nar los autobuses hasta la velocidad de un peatón. Además con este retardador, los frenos no se sobrecalientan nunca. Como no hay tirones, se va mucho mejor y los conductores sólo se preocupan de los pasajeros y del tráfico”.

¿Qué más nos podría decir sobre la caja ZF Ecomat?

“En nuestro caso, después de 92.000 Kms. no hemos tenido todavía que cambiar los forros de freno... Desde que tenemos la Ecomat en los autobuses, no hemos hecho ninguna intervención, salvo el cambio de aceite, claro... y de cualquier forma, si

surge algún problema, sabemos que ZF tiene una buena Asistencia Técnica”.

Para más información contacte: ZF ESPAÑA, S.A., Avenida Fuentesmar, 9. Coslada, (Madrid) Tel.: (91) 671 54 50 / 54 / 58 Telex: 43076 ZF E



Más de 800 vehículos con la ZF Ecomat HP 500 ruedan por España.

A FONDO

altura de la zona lumbar da suficientes motivos de queja a las espaldas más delicadas, sobre todo cuando se está sentado un buen rato sin cambiar de posición.

El asiento trasero tiene un mullido bastante duro que no es nada agradable; el ángulo entre los dos elementos, base y respaldo, es demasiado recto, como en una silla antigua, y es difícil encontrar una posición cómoda. Los pasajeros más altos se quejarán porque sus piernas se quedan casi al aire, ya que la base es corta y, además, va situada bastante cerca del piso del coche.

El cuadro de mandos se lee bien y todas las informaciones se consultan de un vistazo. Los modelos de gasolina tienen un cuadro bastante completo, en donde falta, sin embargo, el testigo óptico de nivel mínimo de carburante. El cuadro de las versiones diesel no lleva tampoco cuentarrevoluciones, un elemento que debería estar presente en un vehículo que tiene vocación de ahorrador y con unos desarrollos tan largos. (La gente se daría cuenta entonces del régimen de motor a que gira.)

El sistema de climatización de los



Punto de anclaje del cinturón
La altura se puede regular sin problemas

Opel Kadett es bastante eficaz; los mandos son sencillos y el caudal de aire se puede dosificar con mucha precisión.

El nuevo Kadett español no ha perdido nada de su eficacia aerodinámica con respecto al modelo de carrocería bicuerpo; las tres versiones tienen un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, que es de 0,32, un valor muy favorable para un modelo con maletero independiente.

FRENTE A SUS RIVALES

Los Kadett van a luchar en un campo muy duro, en donde están otros tres modelos de fabricación nacional, los Ford Orion, los Renault 9 y los Seat Málaga, así como otros modelos de importación, entre los que deben incluirse los Fiat Regata y los Rover 216. Los Kadett van a reforzar su competitividad con unos precios de choque, y se configuran ya como unos rivales muy



Tablero de mandos del modelo 1,3 GL
Es bastante completo y se lee sin problemas



Cuadro de instrumentos del Kadett 1,6 D GL
No tiene testigo óptico de reserva de carburante ni cuentarrevoluciones



El cuadro de las versiones GLS es más completo que el de los otros modelos
El volante es diferente y hay más testigos ópticos. El volante tiene un tacto y una forma excelentes



La popa de los nuevos Kadett alberga un maletero de gran capacidad, uno de los mejores dentro de esta categoría de coches.

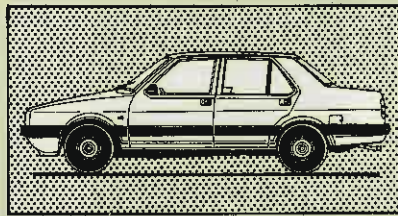
peligrosos que van a agitar bastante el mercado.

Por calidad de comportamiento, amplitud interior, nivel de equipo y consumo, los Kadett son coches de toda categoría que quedan delante de casi todos sus rivales, tanto en las versiones con motor de gasolina como en las versiones diesel. Los precios se harán públicos en un plazo inferior a dos semanas, y serán unos precios dictados en parte por los que mostrarán los nuevos Escort y Orion.

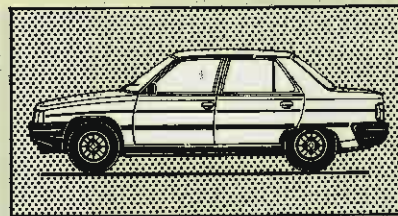
Angel Marco

Fotos: Alfonso J. Nieto

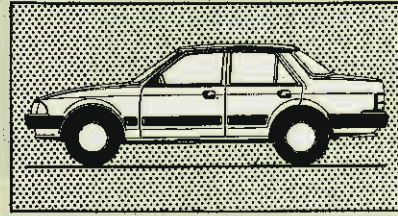
RENAULT 9 TXE 1.239.490 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.397 c.c. Potencia: 72 CV a 5.750 rpm. Peso: 845 kg. Velocidad máxima: 157,8 km/h. Consumo medio ponderado: 7,9 l/100 km. Volumen del maletero: 320 litros.



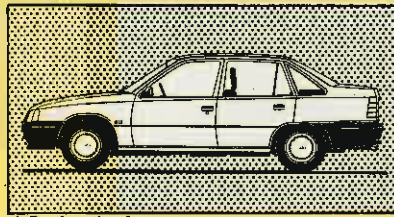
RENAULT 9 TXE 1.322.395 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.721 c.c. Potencia: 82 CV a 5.000 rpm. Peso: 900 kg. Velocidad máxima: 171,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,0 l/100 km. Volumen del maletero: 320 litros.



FORD ORION GL 1.6 D 1.482.617 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.608 c.c. Potencia: 54 CV a 4.800 rpm. Peso: 935 kg. Velocidad máxima: 143,6 km/h. Consumo medio ponderado: 7,3 l/100 km. Volumen del maletero: 360 litros.

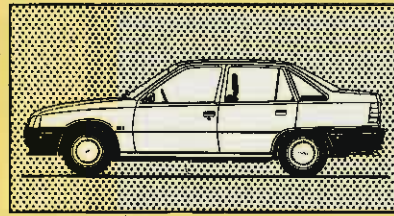


OPEL KADETT 1.3 GL 1.250.000 ptas. *
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.297 c.c. Potencia: 75 CV a 5.800 rpm. Peso: 890 kg. Velocidad máxima: 167,8 km/h. Consumo medio ponderado: 7,7 l/100 km. Volumen del maletero: 470 litros.



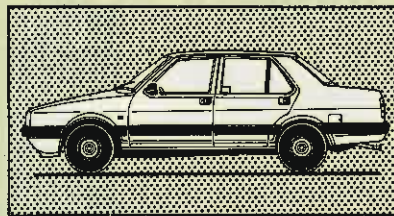
* Precio estimado.

OPEL KADETT 1.6 GLS 1.330.000 ptas. *
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 90 CV a 5.800 rpm. Peso: 980 kg. Velocidad máxima: 172,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,2 l/100 km. Volumen del maletero: 470 litros.

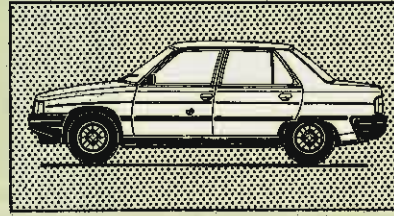


* Precio estimado.

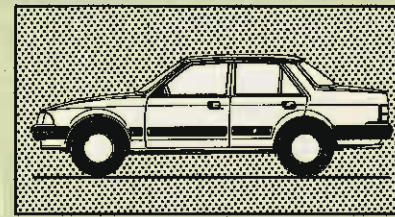
SEAT MALAGA 1.5 GLX 1.270.087 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.461 c.c. Potencia: 85 CV a 5.600 rpm. Peso: 975 kg. Velocidad máxima: 168,1 km/h. Consumo medio ponderado: 8,5 l/100 km. Volumen del maletero: 370 litros.



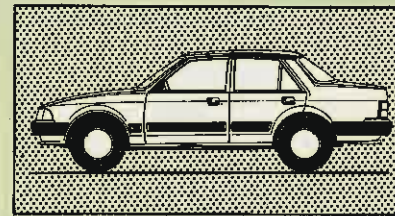
RENAULT 9 GTD 1.288.615 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.595 c.c. Potencia: 55 CV a 4.800 rpm. Peso: 930 kg. Velocidad máxima: 146,9 km/h. Consumo medio ponderado: 7,0 l/100 km. Volumen del maletero: 320 litros.



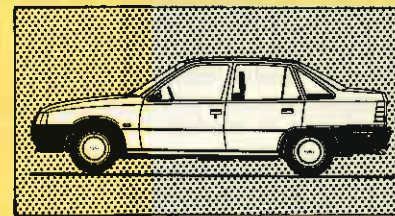
FORD ORION 1.3 GL 1.316.164 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.296 c.c. Potencia: 69 CV a 6.000 rpm. Peso: 875 kg. Velocidad máxima: 149,5 km/h. Consumo medio ponderado: 9,1 l/100 km. Volumen del maletero: 360 litros.



FORD ORION 1.6 GL 1.352.251 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.597 c.c. Potencia: 79 CV a 5.800 rpm. Peso: 905 kg. Velocidad máxima: 164,2 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Volumen del maletero: 360 litros.

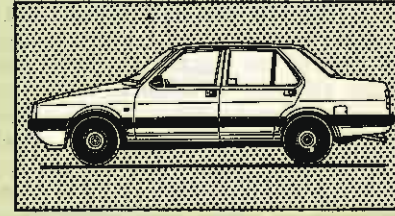


OPEL KADETT GLS 1.6 D 1.350.000 ptas. *
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.598 c.c. Potencia: 55 CV a 4.600 rpm. Peso: 960 kg. Velocidad máxima: 150,2 km/h. Consumo medio ponderado: 7,1 l/100 km. Volumen del maletero: 470 litros.



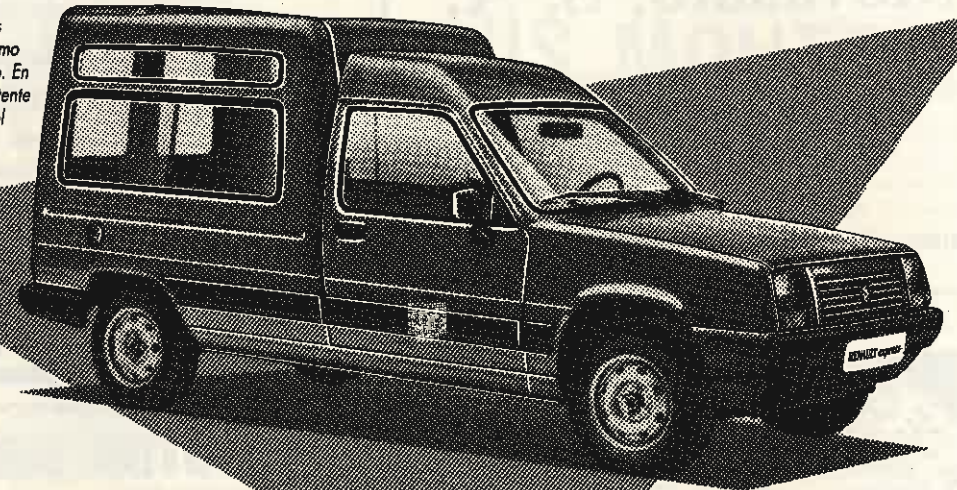
* Precio estimado.

SEAT MALAGA GLD 1.299.423 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.714 c.c. Potencia: 55 CV a 4.500 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 151,4 km/h. Consumo medio ponderado: 7,6 l/100 km. Volumen del maletero: 370 litros.

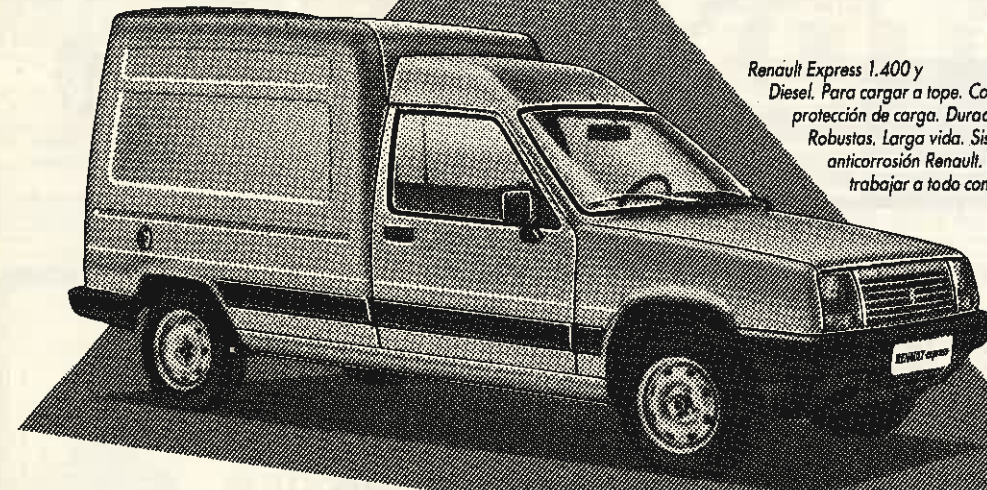


LA EXPRESS

Esta es la Renault Express Combi. Diesel o gasolina. Como un coche. 5 plazas de turismo. En gasolina, la más rápida y potente del mercado. Especial para el ocio y el trabajo. Máxima luminosidad con cristales superiores.



Renault Express 1.400 y Diesel. Para cargar a tope. Con protección de carga. Duraderas. Robustas. Larga vida. Sistema anticorrosión Renault. Para trabajar a todo confort.



Renault Express. Un nuevo concepto en furgonetas. La solución moderna y racional. Para cargar y transportar 575 kilos. Máxima carga en furgonetas. Con trampilla exclusiva Renault.

En diesel: 1.595 c.c., 55 CV. de potencia.

En gasolina: 1.397 c.c., 60 CV. de potencia.

Marca la diferencia en cilindrada, potencia, velocidad y volumen de carga.

Marca la diferencia en equipamiento. De coche. Cristales descendentes. Preequipo de radio. Warning. Reloj. Encendedor. Tapa de guantera con llave. Lunetas antivaho...

Pásese rápidamente, express... por su Concesionario Renault. Comprobará lo que es una furgoneta como un coche, o cómo un coche es una furgoneta.



RENAULT EXPRESS. LA NUEVA FURGONETA

Comprar y vender

EN ARGÜELLES
CONCESIONARIO OFICIAL
Téls. 244 11 91 - 449 72 80. MADRID
BLASCO DE GARAY, 37

**FINANCIACION ADAPTADA A SUS NECESIDADES
HASTA 60 MESES Y AL MAS BAJO INTERES**

**VEA nuestra amplia
oferta en coches usados**

PORSCHE 911 2.7. Porsche 924, aire acondicionado. Opel Monza. Mercedes 280 SE, modelo actual, todo equipo. Mercedes 300 D Aut. Rover Turbodiesel, 2.400, aire acondicionado. C/ Coslada, 5. Tel. 255 91 57. Madrid.

RANGE Rover, nuevos y

usados. Cambios, facilidades. Agencia oficial Austin Rover. C/ Coslada, 5. Tel. 255 91 57. Madrid.

MERCEDES 220 D. Garantía de motor M-DY. Tel. 256 17 17. Madrid.

HORIZON GL, varios modelos. Tel. 274 12 27. Madrid.



Su OPEL



en DASAUTO

Exposición: Camino de Vinateros, 2 (Moratalaz). Tel. 439 31 91.
Exp. y Taller: Avda. Ciudad de Barcelona, 208. Tel. 252 53 00.



Exposición y Venta, Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono: 475 47 93
UN PLACER EN VERANO E INVIERNO

- Es el acondicionador de aire natural que le permitirá viajar en contacto con la naturaleza.
- Incluso en invierno permite abrirlo y, conectando la calefacción del automóvil, manteniendo buena temperatura y aire limpio.
- Cierre hermético y cristal con filtro solar. • Instalación en el día. Cristal desmontable.



TECHOS SOLARES

84 x 44 cm.	32.000 pesetas.
80 x 42 cm.	28.000 pesetas.
78 x 41 cm.	25.000 pesetas.
	IVA incluido

LOS 100 COCHES DEL 86 CONSIGA AHORA LAS FICHAS QUE LE FALTAN

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

- Motor 16 N.º 113 - Fichas: Citroën CX y Saab 9000: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 114 - Fichas: Renault 11 y Ferrari 156/85: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 115 - Fichas: Lancia Thema y Nissan Vanette: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 116 - Fichas: Ferrari 328 y Lada 2121 TT: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 117 - Fichas: Jaguar Sovereign y Wartburg 353: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 118 - Fichas: Autobianchi Y-10 y Opel Ascona: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 119 - Fichas: Austin Metro 1.3 HLE y Ford RS 200: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 120 - Fichas: Audi 200 y Land Rover 109: 150 Ptas.
- Motor 16 N.º 121 - Fichas: Citroën BX y Morgan Plus 8: 150 Ptas.

REGALO:

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



Motor 16

Deseo que me envíen los siguientes números de Motor 16 al precio de 150 Ptas. cada uno: N.º 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119

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

D. Dirección

Localidad C.P. Provincia

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

Cuéntenos su caso



TELÉFONO Y COCHE

EN algunos números de su revista se ha citado algo sobre televisores y vídeos para el automóvil, es más, yo mismo he visto algunos en la calle que tenían al menos el primero de estos artículos. Incluso en algunas revistas se ha sorteado un vehículo con TV en color. Por mi parte he preguntado en diversos concesionarios, pero no han sabido informarme al respecto. Me gustaría que me dijeran, si tienen noticia de ello, alguna dirección o teléfono donde podría encontrar estos productos.

También desearía saber si todas las ocasiones en que se habla de instalaciones de teléfonos para el automóvil que vienen en su revista son verdaderos teléfonos o radiotelefonos con una emisora central.

En cualquier caso, dígame: ¿es posible en España tener un verdadero teléfono en el automóvil? Tengo noticias de que en Alemania y EE UU están capacitados. Si la respuesta fuese afirmativa, ¿saben qué compañía los podría instalar? Si, por el contrario, no sea posible a corto plazo, me gustaría saber si algún día podrá ser. Por último, me interesaría saber cuándo comenzará la Feria Internacional del Au-

tomóvil de Barcelona y si la entrada está reservada a los profesionales del medio o también tiene horarios para el público.

han prestado, me despido de ustedes.

J. M. S. (Madrid)

Respuesta.—Sobre la instalación de vídeos o televisores en automóvil, tienen una amplia experiencia los carroceros de autobuses; cualquiera de ellos le informará sobre las posibilidades de instalación en un vehículo de turismo. No conocemos ninguna firma que se encuentre especializada en este tema concreto, pero seguramente algún instalador de autorradios puede asesorarle también.

En cuanto al teléfono, la Compañía Telefónica tiene un servicio de auténticos teléfonos, que conectan con la red; efectivamente, el sistema no tiene nada que ver con los enlaces de radio de una emisora convencional.

Este año no se celebra el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, ya que su periodicidad es bianual. Este mayo próximo se celebrará Expomóvil, cuya entrada es pública, pero no gratuita.

Este año no se celebra el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, ya que su periodicidad es bianual. Este mayo próximo se celebrará Expomóvil, cuya entrada es pública, pero no gratuita.

En este último caso me gustaría saber si la entrada es gratuita o no. Agradeciéndoles la atención que me

SCORPIO DIESEL

SOY un lector-admirador de la revista, y os escribo para consultaros sobre varias cosas. La primera es si me podéis facilitar las direcciones, aquí en España, de varias marcas de coches: Ferrari, Porsche, Lotus, Lamborghini, De Tomaso y Maserati, ya que unos compañeros deben hacer un trabajo sobre tecnología punta en coches de producción. Otro asunto es el Ford Scorpio diesel: ¿Este modelo se comercializa actualmente en Europa?, ¿por qué este coche tan actualizado debe equipar el motor de Peugeot?, ¿el motor de la versión turbodiesel llevará marca japonesa o, por el contrario, Ford buscará a otra marca con más experiencia en el tema?

Por último, felicitar al dibujante Leirado y a los chistes de Ballesta, y a la revista en general, por supuesto.

Victor M. León
Mérida (Badajoz)

Respuesta.—Las direcciones

CRITICA DE TIENDAS

AUTO ELITE, S. A.

EN el mes de junio del pasado año 1985 abrió sus puertas al público la firma valenciana Auto Elite, S. A., concesionario de dos prestigiosas marcas de automóviles, Porsche y Saab.

En la calle de Yecla, número 9, se encuentra su exposición, con un local de 250 metros cuadrados, donde se pueden observar con toda comodidad y limpieza los vehículos expuestos.

El equipo de ventas está compuesto por tres personas y dirigido por don Francisco Ortega. Es digno de destacar el alto nivel de conocimiento mecánico demostrado por este equipo.

Auto Elite, S. A., tiene a disposición de sus clientes

tes un Porsche 944 y dos Saab, un 9000 y un Turbo 8, para comprobar el carácter del automóvil que desee comprar. El taller de reparaciones y el almacén de repuestos se encuentran a pocos metros de la exposición, en la calle de Duque de Gaeta, número 45, contando con una nave de 1.700 metros cuadrados, atendidos por tres especialistas en continuo aprendizaje, mediante cursos de especialización, y el taller

dispone de todas las herramientas y aparatos específicos de las marcas. En el apartado de repuestos, el stock de piezas de origen Porsche y Saab cubren más del noventa por ciento de sus necesidades.

Los medios de financiación son los normales y las tasaciones de los vehículos usados se puede decir que son altas.

El plazo de entrega de los automóviles nuevos es de dos meses.



Puntuaciones: Exposición, 8; talleres, 7; recambios, 8; financiación, 6.

nes de los importadores que nos pide son las siguientes:

Ferrari: Ferrari Import Española, S. A., Francisco Gervás, 11. 28020 Madrid.

Porsche: Porsche España, S. A., paseo de la Castellana, 141. 28046 Madrid.

Lotus: Tayre, S. A., Príncipe de Vergara, 253. 28016 Madrid.

De Tomaso: Autobarras, S. A., Isis, 1. 28042 Madrid.

Maserati: Autobarras, S. A., Isis, 1. 28042 Madrid.

No hay importador de Lamborghini en España; su dirección en Italia es la siguiente: N. A. Feruccio Lamborghini, S. A., Via Modena, 12. 40019 Sant'Agata Bolognese. Bologna (Italia).

Efectivamente, el Scorpio incorpora el motor Peugeot 2.5, pese a que hace meses anunció la utilización del motor BMW de 6 cilindros turbodiesel del 524 td. Sobre los planes para el futuro de esta utilización, nada podemos informarle.

COCHES MAS SEGUROS

CUANDO leo, en las revistas especializadas del motor, el equipamiento que montan los vehículos, me sorprende el ver cómo mencionan accesorios como mecheros, ceniceros, bandejas portamonedas, relojes horarios, luces lectores de mapas, etcétera.

Hasta ahí, todo bien. Ahora, aún me sorprende más el observar coches que cuestan 800.000 pesetas y que no traen ni unos simples reposacabezas; incluso coches más caros que no incorporan ni faros antiniebla, ni cuentarrevoluciones, y por si fuera poco, casi todos con unas suspensiones con una vida bastante más que limitada.

Señores fabricantes, yo me pregunto: ¿De qué sirve acorralar al usuario con normas de seguridad si no va a tener con qué defenderse? ¿O es que para poder hacerlo, y después de pagar cifras astronómicas por un coche nuevo, hay que dejarlo seguro a golpe de talonario?

Para concluir, me gustaría que entendiesen que sólo estoy pidiendo accesorios de seguridad en los vehículos y que tratar de vender coches baratos de nada sirve si para ello vamos a mermar la calidad precisamente en aquellos puntos donde de verdad pueda existir peligro.

Javier González Artime
Candás (Asturias)

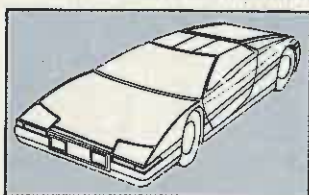
FUTURO DISEÑADOR

SOY un muchacho al que le entusiasman los automóviles y les mando unos diseños de coches creados por mí.

Estos coches los he hecho con una simple regla, una plantilla de curvas y un compás, después los he pasado a tinta.

Les mando esta carta, pues quisiera saber sus opiniones. Yo carezco de estudios de delineación y todos los diseños los he hecho a través de mi imaginación, sin fijarme de ningún modelo o cosa similar.

Santos Sánchez de la Nieta
Fuenlabrada (Madrid)



Respuesta.—Nos parecen interesantes tus bocetos. Ahora bien, debes tener en cuenta que un automóvil, en su aspecto exterior, no es simplemente el fruto de una idea estética, sino que se debe plegar a miles de condiciones técnicas: habitabilidad, coeficiente de penetración, implantación mecánica... etcétera.

Por esa razón, para llegar al diseño de un automóvil (que nunca es el fruto de una sola persona, sino de un completo equipo de trabajadores) se necesitan conocimientos muy amplios, que te animamos a llevar a cabo. Lamentablemente, en nuestro país el estudio del diseño concreto de elementos de automoción no se contempla, por lo que tendrás que «ir por las ramas»,

estudiando Diseño Industrial en los pocos centros públicos o privados que se dedican a ello. Con nuestro mejor deseo, ánimo, que la profesión merece la pena.

GASOLINA MALA

SOY un asiduo lector de vuestra revista y he de felicitaros por vuestro magnífico trabajo, creo sinceramente que habéis logrado realizar una revista del motor de acuerdo con las exigencias actuales. Soy propietario de un Alfa Romeo GTV 6 2.5; hará cosa de cinco meses, al final del verano pasado, noté que el coche no funcionaba lo bien que debería funcionar; el coche petardeaba, le faltaba repulsión y algo de potencia, aunque su velocidad máxima se seguía manteniendo.

Llevé el coche al taller oficial aquí en Valencia, después de estar cerca de dos semanas en el taller, sin llegar a conocer lo que en realidad le ocurría al coche, lle-

garon a la conclusión de que era problema de los inyectores, más específicamente, me dijeron que la gasolina empleada —esta nueva que venden de 97 octanos— me había estropeado los inyectores. Me cambiaron los seis inyectores con la consiguiente factura, que os digo en serio era astronómica.

Me dijeron los del taller que este problema no era aislado, sino que había ocurrido con anterioridad y que debía hacer los trámites pertinentes para que algún estamento oficial me lo arreglara.

Acudí a la Oficina del Consumidor aquí en la capital, de aquí me mandaron a la Conselleria de Comercio y de aquí me mandaron a la Conselleria de Industria. Aquí expuse mi caso y me hicieron escribir una carta al director exponiendo mi caso. De esto hace ya cuatro meses y todavía no he recibido contestación alguna del tal director.

Vicente Tejedo
Valencia

Agenda

Del 18 al 24 de febrero

Automovilismo

● El jueves 20 de febrero, a las nueve de la noche, se iniciará el **Rallye Costa Brava**, que finalizará el sábado 22 a media tarde. De esta forma, la etapa de tierra se disputará de día. La prueba es puntuable para el Campeonato de Europa con coeficiente 3 y con el máximo coeficiente para el de España.

Motociclismo

● El día 23 de febrero tendrá lugar en Gandía, (Valencia) la primera prueba puntuable para el **Campeonato de España de Velocidad** en las categorías de 80 y 125 centímetros cúbicos. Los entrenamientos se realizarán el sábado 22.

Esquí

● La revista «Monitor-Ski» y Smirnoff organizan en tres estaciones españolas sendas **pruebas de esquí abiertas al público**. La primera de ellas se celebrará en Baqueira-Beret el 22 de febrero.

● En Candanchú, los días 22 y 23 de febrero tendrá lugar el **Trofeo Gulpúscos**, prueba internacional de slalom y slalom gigante. También estos días en Astún y Sant Joan de l'Erm tendrán lugar los **Campeonatos de España de Saltos y Fondo para Veteranos**, respectivamente. Del 23 al 28 se celebrarán en Sierra Nevada los **Campeonatos de España de Fondo**.

¡VAYA MES!

No se recuerda en la reciente historia un mes, como este enero pasado, en el que la caída de las ventas haya superado el 40 por 100. ¡Y eso que los importados, con una cifra de ventas de 3.242 vehículos, han salvado parte de la bancarrota! Las causas de esta caída obedecen a las buenas ventas en los últimos meses del 85, como lo refleja la miniencuesta entre varios fabricantes y asociaciones profesionales realizada por MOTOR16.

Las cifras de mayor caída corresponden a Talbot y a Ford, mientras que Seat y Peugeot ofrecen un balance positivo en lo que a penetración se refiere. En valores absolutos, todas arrojan un balance negativo, con caídas del 64,6 por 100 para Ford, 63,7 por 100 para Citroën y 49 por 100 para Opel.

Entre los importadores, espectacular el incremento de Alfa, que triplica su penetración de meses anteriores, situándose en tercera posición entre los importadores puros, tras Fiat y Austin, que ofrecen también excelentes resultados. Sin lugar a dudas, los principios han sido los protagonistas del mes.

	Enero 1986		1985
	Unidades	Penetración (%)	Penetración (%)
1.º Renault	6.992	30,3	31,2
2.º Seat	3.100	13,4	12,0
3.º Opel	2.815	12,2	11,2
4.º Peugeot	2.773	12,0	9,2
5.º Ford	2.540	11,0	13,9
6.º Volkswagen ..	1.698	7,0	8,1
7.º Citroën	1.102	4,8	6,0
8.º Talbot	611	2,6	4,2
9.º Fiat Lancia ...	406	1,8	1,1
10.º Austin Rover .	332	1,4	0,8
11.º Alfa Romero .	218	0,9	0,3
12.º BMW	215	0,9	0,6
13.º Volvo	112	0,5	0,3
14.º Mercedes	102	0,4	0,4
15.º Audi	46	0,2	0,3
16.º T. + Wartburg	45	0,2	0,1
17.º Lada	34	0,1	—
18.º Skoda	14	—	0,1
19.º Saab	11	—	0,1
20.º Nissan	7	—	0,1
21.º Porsche	4	—	—
Seat + VW + Audi ..	4.754	20,6	20,4
Peugeot + Talbot ...	3.384	14,7	13,4
Total	23.091		

LA DURA CUESTA DE ENERO, CONTADA POR SUS PROTAGONISTAS

ANFAC.—(Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles). «Todavía es prematuro extraer consecuencias de las cifras de ventas que arroja el mes de enero. Pero es innegable que lo que se ha producido es un corrimiento de las ventas de los primeros meses del ochenta y seis a los últimos meses del ochenta y cinco. Es también prematuro aventurar cuándo va a estabilizarse la demanda y los resultados finales del ochenta y seis; pero creemos que seguiremos en la línea de estancamiento o ligerísimas variaciones de los últimos años.»

ANIACAM.—(Asociación de Importadores). «Para los importadores, enero no ha sido un mes especialmente malo, ya que la diferencia respecto al mismo mes del año anterior ha sido de menos siete por ciento. Ello confirma el auge que los coches importados van teniendo en nuestro mercado. Como dato revelador, este mes, los coches de importación han supuesto el catorce por ciento de las ventas, cuando el año anterior eran solamente del ocho y medio por ciento. Para los próximos años, la cuota debe aproximarse a los valores en países como Francia o Italia, en los que las ventas de coches importados se sitúa en los alrededores del treinta por ciento.»

CITROËN.—«La baja de ventas de automóviles en el mercado nacional, en el mes de enero, se debe a que el último trimestre de 1985 hubo adelanto de ventas por temor al IVA. Temor que se ha manifestado falso, ya que los precios son los mismos que en diciembre pasado.»

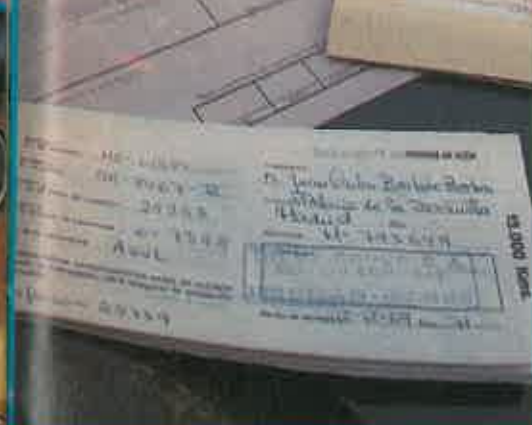
SEAT.—«Las causas del importan-

te descenso de enero son más por un efecto psicológico que por una razón de mercado. La mayoría de los compradores adelantaron su decisión ante la duda sobre los precios a partir del uno de enero. Así, las ventas de diciembre más las de enero no suponen más que un cinco por ciento de caída respecto al mismo periodo del año anterior. Es, pues, una situación transitoria y estimamos que este año se venderán 590.000, cifra superior a la del ochenta y cinco.»

FORD.—«Las causas de la baja de diciembre se explican si vemos la cifra de ventas en el último trimestre del ochenta y cinco. Lo que ha dejado de venderse en el primer mes del ochenta y seis es porque ya se había anticipado su venta en las semanas anteriores. La implantación del IVA y las dudas de los compradores sobre los precios aceleraron la demanda. Lo malo es que este mes perdido es muy difícil ya recuperarlo, por lo que no creemos que en el ochenta y seis se llegue a la cifra de ventas del pasado año.»

PEUGEOT-TALBOT.—«Fundamentalmente, el IVA, y no tanto al impuesto en sí, cuanto al temor, por desconocimiento del público en general. Hubo un aumento insospechado de ventas en noviembre y diciembre del ochenta y cinco, motivado por idénticas causas. Los que pensaban comprar un coche lo hicieron antes de que llegase el IVA. Suponemos que las aguas volverán a sus cauces en la segunda quincena de febrero o ya en marzo, cuando el cliente potencial advierte que el IVA no influye ni como encarecimiento especial ni como complicación en su compra.»





El coche que en 1969 tenía el entonces Príncipe de España se conserva en perfecto estado y es propiedad de un taxista, Pedro Molina, orgulloso de poseer un real Mini

UN TAXISTA COMPRO EL MINI DEL REY

EN más de un periódico pueden encontrarse anuncios como éste: «Se vende Mini, 90.000 pesetas». Ese es el precio medio de estos automóviles, pero el Morris azul marino, matrícula M-793649, del año 1969, es un modelo muy especial, y por ello su precio, hasta este momento, asciende nada menos que a nueve millones de pesetas.

La extraordinaria característica de este coche, y de ahí su astronómico valor, reside en que su primer dueño fue Don Juan Carlos de Borbón y Borbón.

En efecto, el Rey de España, que a la sazón era Príncipe, adquirió como propiedad particular este automóvil en el año 1969 y lo vendió en el año 71 a la empresa Ibermont, S. A. Años más tarde se hizo con él una señora, y en 1980 el Morris, que había sido pintado rojo, volvió a tomar su color de fábrica, azul oscuro, y pasó a manos de su actual propietario, Pedro Molina.

Molina, cuarenta y cinco años, que trabaja como taxista en Madrid, adquirió el Mini cuando era dueño de un taller mecánico, hace cinco años. «No soy un coleccionista de automóviles —dice—, pero compré este vehículo porque me producía bastante emoción el que hubiese pertenecido al Rey.»

A Molina, en los últimos dos años, le han hecho sucesivas ofertas para que vendiera el automóvil. Tres coleccionistas extranjeros, le ofrecieron, respectivamente, tres millones, cinco y siete, hasta que a mediados de 1985 un inglés estaba dispuesto a pagar nueve millones de pesetas por el Morris azul, que está, gracias a los cuidados de Molina, tan reluciente como si hubiera salido de

fábrica ayer mismo. «Yo no lo vendo», afirma el taxista, orgulloso de poseer ese raro ejemplar. «Los automóviles de colección, en cualquier caso, siempre llegan a tener precios exorbitantes. Recuerdo —dice— que hace unos años se vendió, por muchos millones, un automóvil que había pertenecido al general Franco, y que adquirió Pepe Tous.»

Molina resalta la sencillez del Rey al afirmar: «El Monarca, como hombre de pueblo, prefirió comprarse un pequeño utilitario antes que un coche lujoso y aparente, y eso mismo da una buena idea de su grandeza humana. Muchas personalidades con su poder gustan de aparentar y de pasearse en grandes automóviles. El Rey, sin embargo, siendo el heredero del trono, no tenía reparos en viajar en un Mini.»

Molina conserva además los documentos que acreditan la personalidad de todos los poseedores del automóvil. Entre los documentos a nombre de Don Juan Carlos están el permiso de circulación, otorgado en 1969, y el certificado de garantía, expedido el 12 de diciembre del mismo año, cuando el coche había salido de fábrica con 71 kilómetros. También conserva el formulario del Impuesto de Tenencia y Disfrute de Automóvil, del año 1971, hecho efectivo por Don Juan Carlos en el año 1973, con un retraso que obligó al pago de la consiguiente multa.

El auto y los documentos son, en suma, detalles anecdóticos y simpáticos que permiten conocer y profundizar sobre las facetas cotidianas de nuestro Rey: una personalidad regia que, no mucho antes de sentarse en el trono, se sentaba al volante de un Mini.





POTENCIA, CAPACIDAD Y BUENA MARCHA PARA SU NEGOCIO.

Mercedes-Benz MB 180

Potencia para subir y para llanear a plena carga durante cientos de miles de kilómetros, gracias a su poderoso motor diesel Mercedes-Benz de 72 CV.



Capacidad para cargar 1.800 kilos con toda comodidad y llevarlos con toda seguridad y total aprovechamiento del espacio.

Buena marcha, porque la caja de cambios de 5 velocidades de

Mercedes-Benz

ofrece un mayor desahogo y duración del motor, menor consumo de combustible y una conducción más cómoda y relajada. Mercedes-Benz, vehículos ligeros hasta 1.800 kilos de carga útil, con la experiencia de la técnica alemana de Daimler-Benz.



Garantía Internacional hasta 24 meses ó 200.000 kms.

Asistencia Integral Mercedes, con asesoramiento completo antes, durante y después de la compra.

4 modelos, con más de 160 versiones para carga y pasajeros. Y la posibilidad de montar la carrocería especial que usted necesite. Para la buena marcha de su negocio, consulte hoy mismo a su Concesionario Mercedes-Benz más próximo.



Mercedes-Benz

En servicio tan buenos como en técnica.



MOTOS

SUZUKI LIDO VARIO EL POSMODERNO

El acuerdo comercial entre Puch y Suzuki ha dado como primer resultado la fabricación del Lido-Vario. Debido a su línea estética vanguardista ha llegado al sector de los scooter como una pincelada de modernismo, cosa que hacía falta.

La gran parte de las unidades ensambladas en la factoría Avelló, en Gijón, están destinadas a la exportación, y éstas se diferencian de las comercializadas en España por tener el sistema de lubricación separado de la gasolina, un carburador Mikuni, y la cilindrada de 80 centímetros cúbicos.

Para permitir a los muchachos con los dieciséis años recién cumplidos disfrutar de un Lido-Vario se ha reducido la cilindrada a 73 centímetros cúbicos. La pérdida de potencia es leve, tanto es así que se puede gozar de una excelente respuesta en las arrancadas, y el motor merece un elogio por su fiabilidad mecánica.

Como es característico en los scooters de fabricación japonesa, el Lido-Vario resulta muy ligero y fácil de conducir, cosa que se agradece en el callejeo cotidiano. Además, su línea estética lo diferencia claramente frente a sus rivales, sin que por esto se haya sacrificado la postura del conductor o restado espacio al pasajero.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



El motor que equipa el Lido-Vario es un clásico monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración forzada. Toda su fabricación es japonesa, a excepción del conjunto cilindro-culata-pistón y carburador, que son de producción nacional.

La alimentación se compone de un carburador Amal 217 y de láminas en el conducto de admisión. El resto, la concepción del grupo motor no presenta soluciones técnicas de vanguardia. Sin embargo, al haberse reducido la cilindrada, también el esfuerzo de funcionamiento es menor, con un consecuente aumento de la robustez mecánica en general. El sistema de transmisión está formado por un embrague centrífugo y un variador automático, que es el clásico empleado en la mayoría de los velomotores. En este caso hay que recalcar la solidez del piñonaje y la resistencia de la correa dentada de transmisión. Esta, al ser muy larga, reduce sensiblemente su desgaste y mejora su refrigeración, que, además de estar garantizada por un ventilador montado

sobre el embrague, recibe aire desde un conducto que empieza en el manillar y acaba en la carcasa de protección de la transmisión, pasando por el chasis. Según el fabricante, este invento reduce en un 20 por 100 la temperatura de la transmisión cuando se rueda a tope durante varios kilómetros.

En contraste a la línea estética de vanguardia, el Lido-Vario presenta una parte ciclistica del todo convencional. El bastidor se reduce a una estructura tubular desdoblada, sobre el cual se ancla el motor con silent-block de goma.

La horquilla delantera es igualmente clásica, y su mecanismo hidráulico es tan poco eficaz que hace dudar sobre

VIRTUDES

- Muy buena aceleración.
- Línea estética de vanguardia.
- Buen nivel de acabado.

DEFECTOS

- Suspensión posterior inadecuada.
- Sonoridad mecánica.
- Consumo algo elevado.

Precio en la calle:
186.120 ptas.

Fabricante: Avelló, S. A.
Gijón.

Plazo de entrega:

Inmediato.

Fecha de presentación:

Primavera de 1985 en

España.

Garantía: Seis meses.

Número de talleres oficiales: 75 en España.



BUSQUE SU PISO CON DIARIO 16



Ahora, si busca piso, dispone de un buen orden de búsqueda en los anuncios breves de Diario. Bolsa de la Vivienda. La información diaria de Diario 16 sobre oferta de pisos. La única que encontrará clasificada y en orden. Para que al buscar piso no encuentre dificultades. Bolsa Inmobiliaria. Una sección con muchas ventajas.

Diario 16

1.º

Si está buscando piso, no le busque las vueltas. Vaya directamente a la zona en que quiere vivir. Venga directamente a los anuncios clasificados. Ofertas de pisos ordenadas por barrios. Para saber, rápidamente, dónde están las mejores oportunidades.

2.º

Con los anuncios inmobiliarios clasificados no cuesta nada encontrar piso. Porque también hemos puesto orden al tema de los precios. De menos a más. Así, de una ojeada, ya sabe hasta donde quiere llegar. Otra ventaja exclusiva de la bolsa de la vivienda.

3.º

Y aún hay más. Esta sección pone a su alcance un servicio extra: el Servicio Telefónico de Hogar 16 / Pisomatic: 419 81 35. Con más de 3.000 ofertas en toda la provincia de Madrid. Aquí le aconsejarán y podrá consultar cualquier duda de Compra-Venta de vivienda que tenga.

4.º

Y además, dispone de un Hogar. Hogar 16. El Suplemento de los viernes en Diario 16. Con informaciones sobre construcción, decoración, bricolaje y todas esas cosas que hacen de su piso todo un hogar.



Con la colaboración del Colegio Oficial de los Agentes de la Propiedad Inmobiliaria de Madrid.

FICHA TÉCNICA



MOTOR Monocilíndrico de dos tiempos con refrigeración forzada. Diámetro por carrera: 47 x 42 mm. Cilindrada total: 73 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 7,3:1. Potencia máxima: 6,5 CV, 7.000 rpm. Par máximo: 0,86 mkg.

ALIMENTACION Un carburador Amal 217. Admisión por láminas. Encendido transistorizado Suzuki PEI.

TRANSMISION Embrague centrífugo con variador automático.

BASTIDOR Chasis de estructura tubular desdoblada. Suspensión delantera: Horquilla telescópica hidráulica. Suspensión trasera: Amortiguador hidráulico. Frenos de expansión mecánicos con tambor de 120 milímetros.

DIMENSIONES Longitud total: 1.670 mm. Anchura total: 675 mm. Altura máxima: 1.165 mm. Distancia entre ejes: 1.172 mm. Distancia mínima desde el suelo: 110 mm. Peso en vacío: 70 kilos. Capacidad del depósito: 5,5 litros de mezcla aceite-gasolina al 4 por 100.

su existencia. Este mismo problema ocurre también con la suspensión posterior, donde el amortiguador tiene una excursión ridícula y el funcionamiento es precario.

Desde que se maniobra a motor parado, el Lido-Vario da una sensación de manejabilidad y ligereza muy apreciables, que se complementan con la facilidad de la puesta en marcha. Para accionar el motor de arranque es preciso pisar el freno, y al primer toque el motor empieza a respirar, aun después de estar parado varias horas bajo una temperatura invernal. Al contrario que otros scooters con transmisión automática, el Lido-Vario permite dar pequeños toques de acelerador sin que el embrague centrífugo actúe.

Una vez alcanzada la temperatura en funcionamiento, el motor responde con brío en la arrancada y en breves instantes alcanza el régimen máximo de rendimiento. El excelente par-motor del que se dispone en los primeros metros induce a abusar de esta característica, y en algunos casos se llega a dudar de la cilindrada declarada por el fabricante. Sin embargo, la duda desaparece cuando se alcanzan los 75 kilómetros por hora, que es su velocidad máxima. En ningún momento durante la prueba se pudo apreciar sobrecalentamiento o fatiga en el rendimiento del motor.

Unicamente al ralentí se aprecian vibraciones, lógicas, por otra parte, en el minillar y el sillín, pero esto se corrige en el mismo instante de arrancar.

La rumorosidad mecánica es un punto negativo en el Lido-Vario, y este problema no está causado por la sonoridad del propio motor, sino por el es-

cape, que, a su vez, hace resonancia en la carrocería. Esta, al ser de plástico, actúa como caja armónica, aumentando así el ruido.

En términos generales, la estabilidad es buena y se puede calificar al Lido-Vario de fiable. En la ciudad, su ligereza, junto con el buen ángulo de giro de la dirección, permite hacer malabarrismos entre los coches, y en los momentos de apuro los frenos resultan eficaces, en la medida que lo permite su mecanismo.

Unicamente si se abusa del posterior tiende a rebotar la rueda y hace además de cruzarse, que, por otra parte, es una reacción típica de todos los scooters.

En conducción normal se pueden trazar curvas sin temor a reacciones imprevistas, como son coletazos o tendencias a variar la trayectoria marcada; sin embargo, en curvas rápidas hay que procurar inclinarse hacia adelante para gravar más peso en la dirección. De lo contrario, ésta se aligera demasiado y la rueda pierde adherencia sobre el suelo. Algo parecido ocurre con la suspensión posterior cuando se entra en contacto con asfalto en mal estado.

En el apartado del consumo el comportamiento del Lido-Vario es sólo aceptable, situándose en los cuatro litros de mezcla al 4 por 100 por cada 100 kilómetros. En la ciudad, donde se abusa de las arrancadas, se llega fácilmente a los cuatro litros y medio de combustible, y como término medio la autonomía que permiten los 5,5 litros de capacidad del depósito se sitúa alrededor de los 130 kilómetros.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Sin lugar a dudas, la línea estética del Lido-Vario le sitúa entre los más sofisticados scooters del mundo. También el nivel de acabado contribuye a confirmar este puesto, y, sobre todo, merece una especial atención la parte que viste al manillar, donde se encuentran los intermitentes encajados de forma anatómica a la carcasa. Estos cumplen también la función de protectores de las manos del conductor. En la parte superior está el panel de mandos, sencillo y moderno. Lo componen el velocímetro



PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)

Con una persona 76
Con dos personas 65

ACELERACION (seg.)

De 0 a 100 metros 8

CONSUMO



CIUDAD

En 1.ª, 2.ª, 3.ª y 4.ª 4,3

CARRETERA 4,6

tro, con su correspondiente cuentakilómetros, y en el lado derecho está situado el indicador del nivel de combustible.

Los mandos eléctricos están en acorde con el diseño del scooter: sencillos y fáciles de accionar. Los dos espejos retrovisores, equipados con doble articulación y protegidos con fuelle de goma, son una exageración para un vehículo utilitario.

Para guardar objetos y las herramientas está un cajetín situado en la parte posterior del escudo.

Al tratarse de un vehículo utilitario, parece acertado que la carrocería sea de material plástico, más sufrida a los pequeños golpes e insensible a las oxidaciones. Respecto a esto, el único inconveniente son los puntos de anclaje, donde la tornillería con el paso del tiempo llega a coger holguras.

VALOR-PRECIO



Los puntos fuertes que justifican las 186.120 pesetas que vale el Lido-Vario sin matriculación y sin transporte son la fiabilidad mecánica y la línea estética. Ambas se complementan y consiguen que el Lido-Vario ocupe un lugar competitivo en el mercado. Sus rivales, la Vespa PK-75-S Elestart y el Honda Scoopy 80, son algo más caros, mientras el Derbi Scoot 74 es más barato. El único aspecto en el cual son claramente inferiores al Lido-Vario es en la parte estética.

Gigi Corbetta
Motor 16/57



MIGUEL ANGEL TEJERO

MAGO DEL COLOR

MIGUEL Angel Tejero es una persona que vive a caballo entre dos mundos, el mundo del color y el mundo del automóvil. Es una persona apasionada por todas las máquinas que llevan un motor en sus entrañas, una persona que se ha lanzado a todo gas por un mundo de tonos fuertes, de pinturas degradadas, de imágenes más espectaculares que la propia realidad. Los coches de Miguel Angel son más insinuantes que los modelos vivos; las formas exteriores no varían, pero los colores sí son distintos, los cromatismos son irreales, como sacados de un sueño. Miguel Angel Tejero, un joven madrileño de veintiséis años, es el mago que ha logrado atravesar esa barrera entre realidad y ficción. Ese salto enorme lo ha dado con la ayuda de un instrumento, el aerógrafo, que va a marcar el arte de finales del siglo XX.

Miguel Angel Tejero es un autodidacta que casi no valora su obra y, sin embargo, es un artista que ahora mismo está igualando la ca-

lidad pictórica ofrecida por los maestros ingleses y americanos, la de nombres relevantes como Philip Castle o su admirado Michael English, y ya está dispuesto a llegar al nivel máximo, al de los maestros japoneses, los mismos que han creado esas imágenes futuristas de la mujer-metálica, de la mujer-robot que aparecen en la publicidad internacional de los Lancia Y-10.

La calidad que este joven artista ofrece en cada una de sus obras no es, sin embargo, un producto de la casualidad, ni mucho menos; es el resultado lógico de ocho años dedicados al aerógrafo.

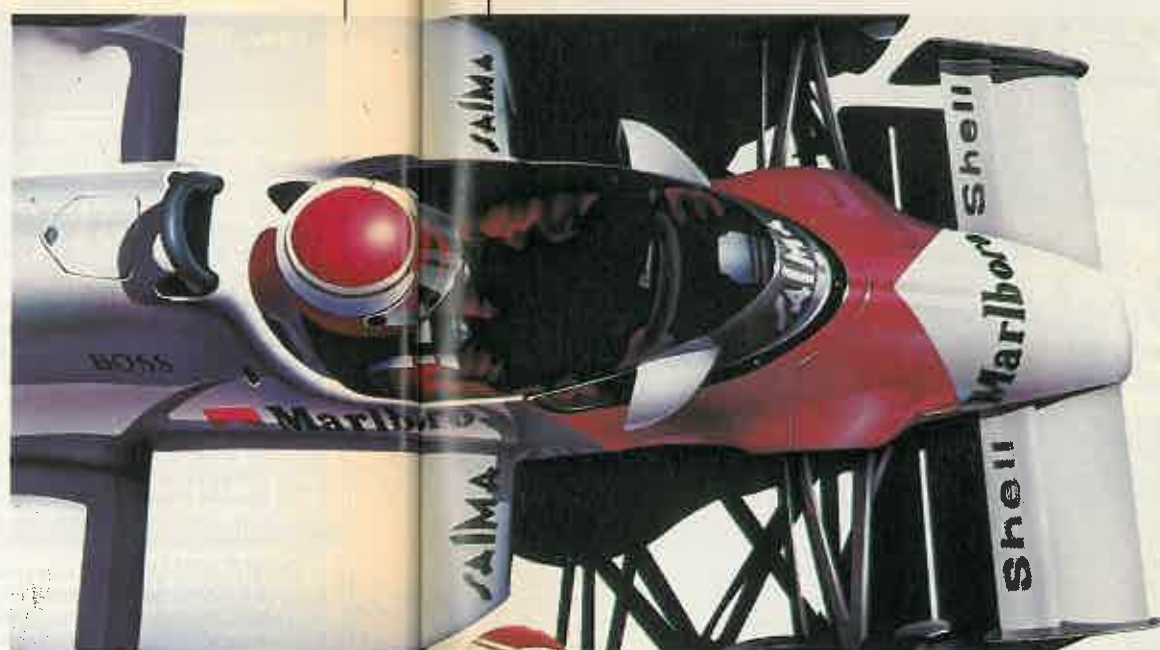
«El aerógrafo —dice— hay que domesticarlo en todo momento. Cada día hay que ir un poco más lejos, hay que arriesgarse en nuevos ensayos», pero los resultados valen la pena; los anuncios de diferentes tipos, las portadas de discos, a cual más espectacular, y los coches que salen de sus manos, unos coches de otra galaxia, surgidos de una fuente de color, son las credenciales de un aficionado a la mecánica que ha quemado sus

pocos momentos libres sentado tras el manillar de una moto de todo terreno. Miguel Angel Tejero es, también, un músico consumado que mima su colección de guitarras, más de media docena de todo tipo, con el mismo cariño que realiza una de sus obras pictóricas.

Miguel Angel Tejero está haciendo arte, aunque muchos puristas no creen todavía en la especialidad del aerógrafo, una técnica que ya ha servido de base para multitud de libros y diferentes exposiciones.

Su interpretación personal de algunas fotos del mundo de la Fórmula 1 aparecidas en nuestra revista, instantáneas debidas a ese artista de la cámara que es Gigi Corbetta, pone un toque mágico a unas imágenes vivas, un toque que las hace, si cabe, más reales.

Miguel Angel Tejero es un enamorado de su profesión, un artista que lo mismo da vida a un McLaren de Fórmula 1 que a un Porsche



La interpretación de Miguel Angel Tejero mejora la realidad; el McLaren de Niki Lauda o la chapa oxidada de un Ferrari tienen un aire diferente.

La paleta de pinturas no es el instrumento que utiliza Miguel Angel Tejero, un artista que interpreta la Fórmula 1 de una forma diferente por color y estilo.



959, mientras que en su mente están naciendo proyectos y más proyectos que sólo piden tiempo para ir al papel. En su colección de temas relacionados con el automóvil se incluyen también su serie de mascotas, las de Jaguar, Hispano Suiza, Bugatti, Cadillac o Rolls-Royce, que en vez de pasearse sobre las proas de los distintos automóviles se mueven ahora en unas junglas imaginarias en las

que se puede ver cómo el arquero característico de los Pierce-Arrow intenta cazar la cigüeña símbolo de Hispano-Suiza.

El color del mañana ya es una realidad; los más expertos artistas del aerógrafo ya tienen a Miguel Angel Tejero entre sus filas.

Los amantes de todos los objetos motorizados tienen también un nuevo artista al que admirar.

Angel Marco



RALLYE DE SUECIA

DEPORTE

JUHA
KANKKUNEN

SEÑOR
DEL HIELO



Primer triunfo a la segunda salida con Peugeot para Juha Kankkunen, un hombre que a muchos recuerda a Vatanen.



Markku Alen debió conformarse con la segunda posición al volante del Delta S.4. El piloto de Lancia, que tuvo problemas de alternador, prefirió conservar el segundo puesto.

Marcado por la comparecencia del equipo oficial Ford tras seis años de ausencia y con la presencia oficial de Austin Rover y Citroën, el Rallye de Suecia 1986 ha vuelto a tener como protagonistas a Lancia y Peugeot, igual que

sucediera hace menos de un mes en el Rallye de Montecarlo. Desde el primer momento Timo Salonen y su Peugeot 205 Turbo 16 tomaron la delantera seguidos de cerca por Henri Toivonen y su Lancia Delta S4, entre los que lograba inmiscuirse en alguna ocasión el siete veces vencedor de la prueba, el sueco Stig Blomqvist con el nuevo Ford RS

200. En la neutralización de Malung el campeón del mundo de rallyes 1985 había logrado llevar su ventaja hasta cincuenta y siete segundos, pero poco después la pérdida del filtro de aceite ocasionaba la salida de todo el lubricante viéndose obligado Timo Salonen a detener su marcha y heredando de esta manera Henri Toivonen la primera posición. Retrasados por problemas de estabilidad del tren delantero, a lo que había que sumar un motor reacio a subir de vueltas en el caso de Markku Alen, los Lancia Delta S4 del finlandés

ULTIMA hornada de esa raza especial que constituyen los «finlandeses voladores», sorprendente vencedor de los rallyes Safari y Costa de Marfil en 1985 y sustituto de Ari Vatanen en el equipo Peugeot para la presente temporada, el finlandés Juha Kankkunen acaba de confirmar con su victoria en el rallye de Suecia, segunda prueba valedera para el Campeonato del Mundo de Rallyes, lo acertado de su elección por parte de Jean Todt, patrón del equipo francés. Victoria conseguida por este joven piloto de veintiséis años en su segunda participación al volante de un vehículo como el Peugeot 205 Turbo 16 Evolución 2, de difícil conducción y lento aprendizaje y, además, en su primera participación en la prueba nórdica, reservada exclusivamente a los pilotos del país hasta que en 1981 Hannu Mikkola rompió con una tradición secular.



y su compatriota Henri Toivonen se habían visto completamente superados por la determinación de Timo Salonen. Toivonen llegaba a la ciudad de Karlstad al término de la primera etapa con una ventaja de 1-04 sobre Kankkunen, que había ascendido a la segunda posición gracias a la penalización de 2-10 que había sumado Stig Blomqvist al cambiar la bomba de agua de su Ford RS 200. Markku Alen, con nuevos problemas de alternador, era cuarto y el sueco Kalle Grundel, quinto, con el segundo Ford. Mala suerte para el equipo Austin Rover que había visto desaparecer a Per Eklund en el segundo tramo por rotura del motor y que se había visto obligado a cambiar la culata y el árbol de levas del Metro MG 6R4 de Malcom Wilson antes de la salida del rallye. Idéntica suerte la del equipo Citroën, con problemas de neumáticos, problemas con los clavos y problemas con las notas de los tramos debido al escaso entrenamiento y a efectuarlos con vehículos de serie. El grupo A era dominado por el Audi 90 Quattro del sueco Mikael Ericsson, por delante del Mazda 323 4x4 de Ingvar Carlsson y del Audi Coupé del vencedor del pasado año Gunnar Pettersson, que se había mostrado más rápido que sus compatriotas, pero al que dos salidas de carretera le habían costado el liderato.

Con una temperatura que oscilaba entre 10 y 15 grados bajo cero, la madrugada del sábado iba a resultar fatal para el líder Henri Toivonen, al experimentar problemas en el primer tramo de la etapa, perdiendo cuarenta y cua-



Los Ford RS-200 consiguieron un excelente tercer puesto, Blomqvist, que estuvo en punta, abandonó, pero Grundell llegó hasta el final.



Ericsson y Pettersson (en la foto), con sus Audi, dominaron en grupo A. Para muchos sus coches eran ilegales.

PARQUE CERRADO

● La reglamentación del número de clavos por neumático había variado respecto a años anteriores, aumentándose de 12 a 20 clavos por cada diez centímetros de banda de rodadura ante las quejas de los pilotos privados.

● Bjorn Cederberg, ex copiloto de Stig Blomqvist, reaparecía ocasionalmente en el asiento derecho, al lado del

joven Arne Allansson, y su Subaru 4WD Turbo. Cederberg, además, está encargado de los actos del L aniversario de la Federación Sueca.

● Espectador de excepción en las asistencias era Hewart Kreiner, director deportivo de Audi, atento al funcionamiento de todas ellas. Además, Audi inscribió a Mikael Ericsson y Gunnar Pettersson en la lista FIA para poder sumar la marca alemana los posibles pun-

tos obtenidos por éstos, evitando de esta manera el error cometido por Renault en el Rallye de Montecarlo.

● No hay duda que para triunfar en Suecia hay que llamarse Ericksson. Los campeones nacionales del grupo N, 2 y A del pasado año se llamaban, respectivamente, Roger Ericksson (Subaru Leone), Sten-Erik Ericksson (Ford Escort RS 2000) y Mikael Ericsson (Audi 80 Quattro).



Primera meta para los Citroën, que sólo pudieron medirse con los coches de grupo A.

Markku Alen, a 2-30, y por el Metro de Malcom Wilson, ya a 5-40, pero al cual no le duraría mucho su alegría al romper la correa de la distribución un tramo más tarde, permitiendo el acceso de Grundel a la tercera posición, a pesar de perder tres minutos en una salida de carretera.

Juha Kankkunen lograba mantener su posición, sólo permitiendo realizar a Markku Alen algunos mejores tiempos antes de la neutralización de Karlstad, donde ante el rey de Suecia el piloto de Peugeot lograba llegar con 2-28 de ventaja respecto a su compatriota. La serie de abandonos había alzado a Mikael Ericsson, líder del grupo A, hasta una magnífica cuarta posición por delante de Gunnar Pettersson y de Jean Claude Andruet. El grupo N era dominado sin discusión por el francés Jacques Panciai y su Alfa Romeo 33 4x4, vencedores del mismo en el Rallye de Montecarlo.

A las dos de la madrugada los 68 equipos que restaban en carrera reemprendían la marcha. Los ataques de Alen eran respondidos por Kankkunen y, salvo problemas mecánicos, era difícil que el piloto de Lancia pudiese dar la sorpresa. Además, Markku después de su abandono en Montecarlo deseaba a toda costa sumar puntos que le permitiesen mantener una posición en la lucha por el título mundial. La única nota de interés era el abandono de Philippe Wambergue y su Citroën BX 4TC por rotura de un pistón. Así se llegaba al final del rallye con la victoria de Kankkunen y sobre todo con el triunfo de Peugeot, todo un alivio para los hombres de Jean Todt tras sus últimas e irregulares actuaciones en las que nota que remontarse a finales de agosto del año pasado, en el Rallye de los 1.000 Lagos, para recordar su última victoria. Ello además relanza con más interés el posible resultado del Campeonato del Mundo de Rallyes de 1986, más apasionante que nunca.

Texto y fotos: Esteban Delgado

FORD, SEIS AÑOS DESPUES

TRAS un auténtico «forcing», tanto por parte de Reliant como de Ford, el día 31 de enero el nuevo Ford RS 200 pudo ser homologado en grupo B tras la inspección de la FISA. Con ello, una marca histórica como Ford volvía a la competición en rallyes seis años después de haberla abandonando tras el RAC Rally de 1980. Retorno igualmente de los Peter Ashcroft, Jim Porter, Gunnar Palm, etcétera, hombres de reconocida valía y prestigio que serán fundamentales en la vuelta de Ford a un primer plano. Con 400 caballos escasos y algo más de 1.000 kilos de peso, el nuevo Ford RS 200 dejó entrever sus posibilidades a los mandos de Stig Blomqvist, que serán más aún cuando Brian Hart termine de trabajar en la versión con motor de 2,1 litros sobrealimentada versión BDT, no conociéndose fecha para una próxima evolución. El retraso en su homologación por falta de componentes y problemas de homologación con las luces posteriores, inadecuadas según las leyes inglesas, no han retraído a los posibles compradores, habiéndose vendido ya 150 unidades de las doscientas construidas.



CLASIFICACION FINAL

1, Kankkunen-Piironen (Peugeot 205 Turbo 16 E2), 5 horas 9 minutos 19 segundos; 2, Alen Kivimäki (Lancia Delta S4), a 1-54; 3, Grundel-Melander (Ford RS 200), a 6-16; 4, Ericsson-Michel (Audi 90 Quattro), grupo A, a 15-20; 5, Pettersson-Pettersson (Audi Coupé Quattro), a 15-38; 6, Andruet-Peuvergne (Citroën BX 4TC), a 23-46; 7, Eriksson-Diekmann (VW Golf GTI), a 25-11; 8, Ericsson-Rosendhal (Subaru 4WD Turbo), a 28-42; 9, Johansson-Olsson (Opel Kadett GSI), a 32-03; 10, Nilsson-Gustavsson (Audi 90 Quattro), a 33-32.

CAMPEONATO DEL MUNDO

Marcas: 1, Lancia y Peugeot (37 puntos); 3, Audi (29); Pilotos: 1, Kankkunen (28 puntos); 2, Toivonen (20); 3, Salonen y Alen (15); 5, Mikkola y Grundel (12).

Asistencia Ford. Peter Ashcroft, Jim Porter y Gunnar Palm volvieron a ponerse en acción a las órdenes de Stuart Turner.

tro segundos respecto a Kankkunen y teniendo finalmente que abandonar tras llegar a su asistencia por rotura de una válvula en el motor de su Lancia Delta S4. La misma suerte corría Stig Blomqvist a cuatro kilómetros de tomar la salida por rotura del motor, por lo que de pronto el rallye perdía dos de sus principales polos de interés. Juha Kankkunen se encontraba inesperadamente en primera posición, seguido por

ARRANCA LA FORMULA 1

DUMFRIES, EL ARISTOCRATA

John Colom Crichton-Stuart, conde de Dumfries, Jhonny Dumfries, en el mundo de las carreras, es el nuevo piloto de la escudería Lotus-John Player, equipo en el que estará al lado de Ayrton Senna. Johnny Dumfries es hijo de una de las familias británicas más adineradas y tiene un cierto parentesco con la propia reina Isabel, ya que es primo lejano suyo. Pese a la enorme fortuna de su familia, Johnny Dumfries no ha llegado la Fórmula 1 a golpe de libras esterlinas, Dumfries ha debido trabajar muy duro e incluso llegó a ser conductor del camión que transportaba los monoplazas Williams de circuito en circuito. En 1984 fue campeón británico de Fórmula 3 y en 1985 corrió en F-3000 con bastante mala suerte; también entró en Ferrari como piloto de prueba.



bas, pero luego sólo hizo 300 kilómetros en la pista de Maranello.

SENNA, APASIONADO DE LOS AVIONES

En la vida de Ayrton Senna, el piloto número uno de Lotus, hay una pasión tan importante como las carreras: el aeromodelismo. Senna es un excelente piloto de aviones teledirigidos y durante su estancia en Brasil estuvo jugando con sus mode-

los favoritos. Senna pudo divertirse entre dos entrenamientos libres en el circuito de Jacarepagua. Según las propias declaraciones del conductor brasileño, esta es-



pecialidad es mucho más divertida que el golf, deporte al que son tan aficionados los otros pilotos de monoplazas. Dentro de nada parece que Senna se pasará a los aviones de verdad, como ya hicieron Lauda, Rosberg, o el propio Piquet, que acaba de terminar un cursillo de tres semanas en USA para pilotar su reactor Learjet, con doble motor.

JACAREPAGUA SE CALIENTA

Ferrari, Lotus, Williams y McLaren han estado probando en la pista brasileña de Jacarepagua, de cara al ya inminente Gran Premio. Los Williams de Piquet y Mansell estuvieron impresionantes; equipados con un motor Honda de carreras preparado para consumir menos de



195 litros de gasolina en prueba, de acuerdo con la reglamentación 86, lograron tiempos de excepción, inferiores en un segundo y medio por vuelta a los conseguidos por Prost cuando ganó el año pasado esta prueba. Rosberg, destrozó su McLaren sin haber dado dos vueltas, y los Ferrari estuvieron bastante discretos; los monoplazas rojos tipo 156 B de Alboreto y Johansson (en la foto) no difieren mucho de los utilizados en el año 85 y deben mejorar en bastantes aspectos.

RENAULT CONFIA EN LOTUS

Guy Ligier no está nada contento con el anuncio hecho por Renault que dará a Lotus los mejores preparados en su propia factoría.



Tyrrel y Ligier, los otros dos equipos que utilizan los motores del constructor francés, recibirán mecánicas puestas a punto por Mecachrome, una industria de altos vuelos que, por desgracia, no podrá dis-

poner de las últimas innovaciones diseñadas por Renault. René Arnoux es el nuevo piloto de Ligier-Renault, al lado del veteránico Jacques Laffite. La presentación oficial del equipo completo se hizo sobre la pista de Paul Ricard, en donde estuvieron rodando Laffite con el nuevo monoplaza, el JS-27, y Arnoux con el modelo del año pasado. Esta misma semana se desplazarán a Jacarepagua para probar los neumáticos Pirelli.

LOS ÚLTIMOS FICHAJES

Andrea de Cesaris, uno de los pilotos de F-1 que ha acumulado más golpes a lo largo de su carrera, acaba de firmar como primer piloto del equipo italiano Minardi; el segundo volante del equi-

po se lo están disputando Alessandro Nannini, Piercarlo Ghinzani y Pier Luigi Martini. El piloto austriaco Gerhard Berger también ha firmado como segundo piloto del equipo Benetton-BMW, antes Toleman, gracias a las buenas ayudas del fabricante de motores alemán.

COSTA BRAVA

DEBUTA EL FORD RS 200

Si el tiempo no lo impide, al fin el RS 200 del equipo RACE-Marlboro debutará en el Costa Brava con Antonio Zanini al volante.



El coche llegó a Barcelona sólo tres días antes del inicio de la prueba, por lo que no ha habido casi tiempo para ponerlo a punto y asegurar su efectividad. Se trata de una versión de 350 caballos, la misma unidad que tomó la salida en los Bucles de Spa, retirándose pocos metros después sin llegar a disputar ninguna prueba cronometrada.

El debut oficial, ya con el coche a punto, tendrá lugar en el Sol-RACE, si bien no es hasta el Sierra Morena cuando se disponga del motor de 425 caballos definitivo.

La participación en el Costa Brava es, fundamentalmente, para ir rodando el equipo humano y el material, sin objetivos deportivos de ningún orden.

BARCELONA 92

CAMPOS, OLIMPICO

El piloto valenciano Adrián Campos está a punto de concluir un acuer-



do con la entidad Barcelona 92. El comité organizador de los Juegos Olímpicos, apoyado por ocho o nueve firmas complementarias, se encargará de patrocinar el March de F-3000 con el que Campos correrá el campeonato internacional de la especialidad. Adrián Campos firmará con el equipo italiano de Cesare Gariboldi, en donde hará pareja con Ivan Capelli. La revista italiana «Rombo» ha colocado a Adrián Campos en el lugar 84 dentro de los cien mejores especialistas mundiales de circuito y no en el puesto 94, como indicábamos por error la semana pasada. Si cuajan sus planes, es seguro que el año que viene podrá mejorar su clasificación en el prestigioso ranking del semanario italiano.

APLAZADA

TRANSALMERIA, EN SEPTIEMBRE

CUANDO todo estaba a punto para la realización de la Transalmería y a falta de un mes, los organizadores han dado marcha atrás y han decidido aplazar la prueba hasta finales del próximo mes de septiembre. El motivo fundamental del aplazamiento es, al parecer, la peligrosidad del recorrido previsto en principio, recorrido que, a decir de los organizadores, no ofrecía condiciones de seguridad ni para los participantes ni para los espectadores. Ahora se han dado cuenta y se han puesto a trabajar en un nuevo trazado más idóneo mientras llega la aprobación



Boxes



do día 8 de febrero se efectuó dicha entrega en el mismo acto en que la Federación Andaluza premiaba a sus pilotos. También dicha federación concedió una medalla de oro, la primera de su historia, al alcalde jerezano por su labor en pro del automovilismo.

El Ford Sierra 4 x 4 se ha anotado su primera victoria internacional en el Rallye Boucles de Spa, a los mandos del belga Probst. La segunda posición ha sido para Kreckel, con Skoda, seguido de Bosch, con Audi Quattro.

Los mejores pilotos del momento, tanto en dos ruedas como en cuatro, han confirmado su participación en la Escalada al Castillo de Montjuich, que organizada por Moto Park-92 se celebrará el próximo 2 de marzo. Además, es muy probable que Cañellas haga una demostración con el Pegaso el París-Dakar, y que los mejores especialistas de montaña estén presentes con sus barquetas.

El equipo Nissan oficial se reduce a dos coches; el primero de ellos, conducido por Susi Cabal y Begoña Kalbel, y el segundo, por Miguel Prieto, con Julio Vázquez como copiloto. La reducción de efectivos ha dejado sin volante a Juvanteney y a Mariano Lacasa.

Al fin se ha realizado la entrega de premios de la carrera inaugural del Circuito de Jerez. El pasa-

de la FISA, que debe de dar su autorización para que la prueba se celebre en septiembre. Se dice popularmente que a la tercera va la vencida y todos esperamos para ver si el Automóvil Club de Almería es capaz de confirmar este dicho.

Marcha atrás hasta septiembre en la Transalmería, por falta de seguridad. El recorrido se va a modificar.





BALLESTA



El último desafío de Nieto



J. M. CASANOVAS

TIENE ya treinta y nueve «tacos». No lo parece. Conserva la cara de niño pillo. La mirada agresiva. Los gestos dinámicos. Mantiene la **ilusión** de un principiante y no ha perdido la ambición que distingue a los campeones.

«Esta temporada quiero ganar dos campeonatos y retirarme por la puerta grande.» No puede ser otro que **Angel Nieto**. Con el pelo alborotado y los tejanos gastados. Con el futuro económico asegurado y con una familia detrás. Ni ha crecido —de estatura— ni ha cambiado como hombre. Sigue siendo una persona **entuslasta** y segura de sí misma. **Supersticioso y emprendedor.**

Este año el mundial comienza más tarde que nunca. Hasta **mayo**, en **España**, no echa a andar. Para Nieto, 1986 tiene un significado muy especial. El, y sólo él, ha decidido que sea **su última temporada** como piloto. Es ley de vida. La juventud empuja y no tiene ninguna necesidad de marcharse por la puerta de servicio. La última campaña ya saboreó esta posibilidad y pasó más de un **mal trago**. La pesadilla se acabó y ha trabajado duro este invierno para reencontrar el buen camino.

Nieto está **ilusionado**. Se ha pasado dos meses arriba y abajo. Colgado del teléfono. Volando a **Italia**. Visitando **Mollet**. Renovando contratos publicitarios. In-

tentando atar todos los cabos de lo que será su despedida. Tiene trece títulos en el bolsillo y quiere llegar a los quince. **Giacomo Agostini** es su espejo. Estos son sus cálculos. «En **cientos veinticinco centímetros cúbicos** —reconoce Angel— tengo una moto para ganar. Una **MBA** puesta al día. Mi experiencia puede ser decisiva. En la parrilla de salida, mis rivales me temen y esto juega a mi favor. Estoy convencido de que podemos ir por delante y lo demostraré. En **ochenta centímetros cúbicos**, **Aspar** y yo saldremos en igualdad de condiciones. Según marche la temporada, se elegirá una u otra carta para subir a lo más alto del pódium. Confío en volver por mis fueros si las lesiones y las caídas me respetan.»

De momento, Nieto lo tiene todo planificado. Pronto se marchará a **Jerez** a rodar y rodar. Quiere hacer dos mil kilómetros como mínimo antes del primer banderazo. Elige el nuevo circuito andaluz por el clima. Sabe que la última fue una temporada negra y necesita encontrar la forma. Recuperar el punch y el **estado de gracia**. Va al gimnasio, ha contratado un masajista y cuida su alimentación como si fuera la mismísima Bo Derek.

Este Nieto no lo han cambiado. Quiere hacer **algo sonado** este año, y sabe que la vida de piloto exige sacrificios y motiva privaciones. Es una cuestión de orgullo para él volver a ser el **Número 1**. Todo un desafío.



SERIE PRODUCCION

70



SEAT MALAGA

EL Seat Málaga ha tenido una buena acogida en el mercado español. El sustituto del viejo 131 es un tres volúmenes de diseño clásico en el que se ha resuelto muy bien la habitabilidad. Solamente se vende con dos tipos de motores distintos: Un 1.500 centímetros cúbicos de gasolina y otro diesel de 1,7 litros de cilindrada. El rendimiento de ambos motores es aceptable, pe-

ro no se han conseguido eliminar la gran cantidad de vibraciones y ruidos que producen, sobre todo la versión de gas-oil. El Málaga es un coche que se maneja con facilidad y ofrece un agarre excelente, aunque se ve penalizado por una dirección pesada, lo que se nota sobre todo en las maniobras a coche parado, y una dureza de suspensión algo molesta para los ocupantes.



Motor 16



Con la experiencia del último Rallye de los Faraones, donde se clasificaba 1º en la categoría de camiones, Pegaso se enfrenta al rallye más duro del mundo. A los infernales 15.000 kilómetros del ya legendario París-Dakar.

En la salida de esta octava edición, 478 máquinas y una sola marca española: Pegaso.

Con tecnología totalmente española y camiones de serie de sólo 220 cv., se ha enfrentado a las más poderosas marcas, preparadas especialmente para este recorrido único.

Vencedor absoluto en varias etapas, Pegaso, con Cañellas/Ferrán, alcanza el definitivo triunfo final. 1º en la categoría de 10 toneladas, y 3º en la clasificación general de camiones.

Donde simplemente acabar es un éxito, la tecnología Pegaso se alza con el triunfo. Enhorabuena, España.



Gente que sabe lo que hace.

Bello, confortable y Volkswagen.



Si ya antes el Passat era un coche realmente confortable y elegante, ahora aún lo es mucho más. Preste atención a sus detalles.

El nuevo Volkswagen Passat tiene los parachoques más anchos. Perfectamente integrados en su carrocería.

Posee una moldura lateral que agiliza aún más su línea.

El diseño de sus luces, tanto delanteras como traseras es ahora más avanzado.

La luneta posterior es más amplia. Y en su base, cuenta con un nuevo spoiler que proporciona al Passat una estética más deportiva.

Ahora dispone de nuevo tapizado y de un lujoso revestimiento de puertas y techo. Y se ha mejorado su sistema de calefacción y ventilación.

Venga a conocer el nuevo Volkswagen Passat. Si ya admiraba su resistencia, suavidad y bajo consumo, ahora le encontrará doblemente atractivo.

Y más aún, cuando pregunte por la financiación que le ofrece FISEAT.

Se convencerá de que el nuevo Passat es todo un ejemplo de espíritu de superación.



Nuevo Passat '86

P.V.P. desde: 1.649.333 (precio total, IVA incluido).



SEAT IBIZA CON CINCO PUERTAS

Motor 16

SEMANAL

GRUPO

22 de febrero 1986

Núm. 122 • 200 ptas.

R-21 / CONTRA R-18

EXCLUSIVA



PRUEBA

LOS NUEVOS OPEL KADETT

PEUGEOT 205 GTX • FIAT RITMO TURBODIESEL