

PEUGEOT 205 GTX FRENTE A FORD FIESTA XR 2

PRUEBA  
ALFA  
ROMEO  
33 4x4

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

1 de marzo 1986

Núm. 123 • 200 ptas.

ESPECIAL

# 205

NOVEDADES



*Opel Manta*



*Citroën DX*



*Ferrari 4x4*

DULCE PICADURA

SCORPIO 2.8 V6 EFI



**MOTOR** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.792 c.c. (93x68,5 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por engranajes. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 150 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 22,3 mkg. a 3.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 9,3 km/h.; 2.ª, 17,3 km/h.; 3.ª, 24,9 km/h.; 4.ª, 31,4 km/h.; 5.ª, 37,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

**SUSENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 6x14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 VR 14.

**PESO** En orden de marcha: 1.340 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
Scorpio 2.0 EFI GL	1.993	115	193	9,5	11,7	97
Scorpio 2.0 EFI Ghia	1.993	115	193	9,5	11,8	97
Scorpio 2.8 EFI Ghia	2.792	150	207	11,6	13,8	87
Scorpio 2.8 Ghia Autom.	2.792	150	202	15,2	15,2	106
Scorpio 4x4	2.792	150	207	11,6	13,8	110

Motor 16

SI LE IMPORTA LA TECNOLOGIA NO LA IMPORTA.

Cuando elige un coche, ¿le importa que su nivel tecnológico esté a la máxima altura?

Entonces, no lo importe.

Aquí tiene la alternativa más brillante y competitiva a los modelos de importación: El nuevo Peugeot 505.

Un coche que, a simple vista, ya impone.

Utilice el mando a distancia. Entre y descubra su confortable interior. La amplitud y un acabado impecable, combinan a la perfección con un equipamiento completo e innovador.

Arranque.

En el nuevo 505, el confort de marcha alcanza los más elevados niveles de satisfacción.

Un diagrama específico de amortiguación, con suspensión independiente a las 4 ruedas —tipo Mc Pherson— y barras estabilizadoras, juegan un papel decisivo en ello. También, la dirección asistida, elevalunas eléctricos, 4 intensidades de climatización, el cambio automático y el aire acondicionado.

Al pisar a fondo, surge el temperamento del nuevo 505. La inyección electrónica —Bosch L-Jetronic— alcanza su máxima expresión gracias a un sistema que regula electrónicamente las funciones del motor y garantiza la coordinación y el óptimo rendimiento de todos los elementos dinámicos.

Así, incluso cuando se rozan los 200 Km/h. o se invierten 10 sg. en pasar de 0 a 100 Km/h., la respuesta del motor es siempre fulgurante.

En las versiones Turbo Diesel el nuevo 505 incorpora un nuevo concepto: la potencia económica. Impulsado por un potente motor con turbo compresor, es capaz de alcanzar 170 Km/h. con una flexibilidad sorprendente, gracias a un par máximo de 21 mKg. a 2.000 r.p.m. y sin renunciar a una economía excepcional: 5,8 litros.

Así es la tecnología de la nueva generación 505.

Una tecnología que ha hecho posible que el Peugeot 505 sea exportado

con éxito a los países más industrializados.

Un coche que ha conseguido superar distancias entre importados y no importados.

Por eso, si le importa que su coche una a la tecnología de élite, el prestigio de una gran marca, el más alto nivel de confort, y brillantes prestaciones, no lo importe.

Ahórese la molestia.

Y los millones.



PEUGEOT 505 ¿Qué más puede importar?



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados Esso

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianné. Editor: Romualdo de Toledo. Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Carada (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, 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 Mellieray (París); Daniel Montevedre (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tuchscher (Alemania). Diseños: Juan G. Aso. Fotografías: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mús (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Victor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Villa (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 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, 51-53. Puerto 11. 46006. Valencia. Tel. (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales. Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 myre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánicas: 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 FIPP. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



- 6 AL VOLANTE Renault-21 GTS
- 8 Nuevos Escort y Orion
- 10 25 NOVEDADES La gran ofensiva
- 23 MERCADO Ecos de la semana
- 24 Precios de coches nuevos
- 28 Precios de coches usados
- 29 Precios motos
- 32 FRENTE A FRENTE 205 GTX/Fiesta XR2



- 40 A FONDO Alfa 33 Giardinetta 4x4
- 48 LO ULTIMO Fiat Ducato Turbo
- 49 COMPRAR Y VENDER
- 53 CUENTENOS SU CASO
- 58 ACTUALIDAD Autopistas en el mar
- 60 MOTOS Honda VFR 750
- 64 OCIO TAC: Conducción sobre hielo



- 67 DEPORTE Rallye Costa Brava
- 72 A todo gas
- 74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Buena solución

La suerte está echada. Una vez que el Consejo de Vigilancia del consorcio automovilístico germano Volkswagen-Audi daba la pasada semana «luz verde» para su entrada en Seat, se cierra un capítulo de relieve en la historia de la automoción de este país. Han sido cinco años de tiras y aflojas desde que el grupo Fiat decidiera en 1981 dar marcha atrás en sus compromisos con la firma española. Desde entonces, Volkswagen no ha cesado en su interés por Seat, que ha pasado desde unos compromisos vía importación al desembarco de dinero y decisión que ahora se anuncia.

El Instituto Nacional de Industria puede comenzar a respirar tranquilo. En esos cinco años citados, el holding estatal ha debido desembolsar más de 300.000 millones de pesetas para borrar los números rojos y equilibrar los balances de Seat. Sólo así VW se va a comprometer dentro de un par de meses a adquirir el 51 por 100 del capital de Seat, porcentaje ampliable al 75 por 100 en el curso de este año, y con el horizonte del ciento por ciento en 1990. Con una participación testimonial del 25 por 100, el INI

Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat.

—es decir, todos los españoles que se «retratan» ante Hacienda— quedará al margen de la política de la empresa Seat que, a su vez, dejará de ser una onerosa carga para el Estado.

La desastrosa marcha de Seat en los últimos años es bien conocida por todos. Sin embargo, algunos se preguntan qué habría sido de la empresa si hubiera seguido a su suerte en el mercado, con independencia en todos los sentidos. La respuesta se encuentra en ese mismo mercado: nunca hasta ahora se había dado una lucha tan a muerte entre las distintas marcas por ampliar su cuota de mercado ni se había asistido a tal proceso de negociaciones para concretar acuerdos que refuerzan a las grandes y rentabilicen las economías de escala. De ahí la escasa viabilidad del actual proyecto Seat.

Nacida a la sombra de la autarquía franquista, Seat, que seguirá manteniendo en principio ese nombre, ha jugado un papel sin duda importante en este país, aunque tecnológicamente no haya aportado demasiado. Ahora esa dependencia exterior va a ser más real, más lógica, y eso se va a notar en la economía española que, por un lado, va a ser cauterizada una notable sangría de números rojos y, por otro, se prepara para recibir la inversión alemana que cerrará la operación, y que en principio se fija en 400.000 millones de pesetas. Es una buena solución que probablemente debiera haberse tomado antes.



# SI LE IMPORTA LA TECNOLOGIA, NO LA IMPORTE.

Cuando elige un coche, ¿le importa que su nivel tecnológico esté a la máxima altura?

Entonces, no lo importe.

Aquí tiene la alternativa más brillante y competitiva a los modelos de importación: El nuevo Peugeot 505.

Un coche que, a simple vista, ya impone.

Utilice el mando a distancia. Entre y descubra su confortable interior. La amplitud y un acabado impecable, combinan a la perfección con un equipamiento completo e innovador.

Arranque.

En el nuevo 505, el confort de marcha alcanza los más elevados niveles de satisfacción.

Un diagrama específico de amortiguación, con suspensión independiente a las 4 ruedas —tipo Mc Pherson— y barras estabilizadoras, juegan un papel decisivo en ello. También, la dirección asistida, elevalunas eléctricos, 4 intensidades de climatización, el cambio automático y el aire acondicionado.

Al pisar a fondo, surge el temperamento del nuevo 505. La inyección electrónica —Bosch L-Jetronic— alcanza su máxima expresión gracias a un sistema que regula electrónicamente las funciones del motor y garantiza la coordinación y el óptimo rendimiento de todos los elementos dinámicos.

Así, incluso cuando se rozan los 200 Km/h. o se invierten 10 sg. en pasar de 0 a 100 Km/h., la respuesta del motor es siempre fulgurante.

En las versiones Turbo Diesel el nuevo 505 incorpora un nuevo concepto: la potencia económica. Impulsado por un potente motor con turbo compresor, es capaz de alcanzar 170 Km/h. con una flexibilidad sorprendente, gracias a una par máximo de 21 mKg. a 2.000 r.p.m. Y sin renunciar a una economía excepcional: 5,8 litros.

Así es la tecnología de la nueva generación 505.

Una tecnología que ha hecho posible que el Peugeot 505 sea exportado

con éxito a los países más industrializados.

Un coche que ha conseguido superar distancias entre importados y no importados.

Por eso, si le importa que su coche una a la tecnología de élite, el prestigio de una gran marca, el más alto nivel de confort, y brillantes prestaciones, no lo importe.

Ahórese la molestia.

Y los millones.

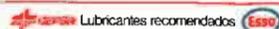


## PEUGEOT 505

¿Qué más puede importar?



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



### FORD SCORPIO

SIGUIENDO la pauta marcada por el Sierra, el último modelo de Ford es el resultado del gran esfuerzo realizado por la marca para dar un coche equipado hasta sus últimos detalles a un precio razonable y con una calidad de primer orden. Es una berlina de más de cuatro metros y medio con un gran confort de marcha. Los motores son los conocidos 2 litros y 2.8 litros

V6 que ya montaban los Sierra y Granada, aunque actualizados. No obstante, son la parte más floja del conjunto, ya que no están a la altura del magnífico comportamiento y los soberbios frenos con sistema ABS antibloqueo. Por último hay que reseñar que la última versión aparecida, la de cuatro ruedas motrices, añade más seguridad al ya excelente comportamiento.



Motor 16

## na ción

está echada. Una vez que el Con-Vigilancia del consorcio automotivo germano Volkswagen-Audi dada semana «luz verde» para su at, se cierra un capítulo de rele-fa de la automoción de este país. o años de tiras y aflojas desde Fiat decidiera en 1981 dar mar-us compromisos con la firma es-entonces, Volkswagen no ha ce-rés por Seat, que ha pasado des-promisos vía importación al de-dinero y decisión que ahora se

Nacional de Industria puede co-pirar tranquilo. En esos cinco el holding estatal ha debido des-de 300.000 millones de pese-er los números rojos y equilibrar s de VW se meter par de ir el



Juan Antonio Díaz Alvarez, presidente de Seat.

51 por 100 del capi-tal de Seat, porcen-taje ampliable al 75 por 100 en el curso de este año, y con el horizonte del ciento por ciento en 1990. Con una participa-ción testimonial del 25 por 100, el INI

—es decir, todos los españoles que se «retratan» ante Hacienda— quedará al margen de la política de la empresa Seat que, a su vez, dejará de ser una onerosa carga para el Estado.

La desastrosa marcha de Seat en los últimos años es bien conocida por todos. Sin embargo, algunos se preguntan qué habría sido de la empresa si hubiera seguido a su suerte en el mercado, con independencia en todos los sentidos. La respuesta se encuentra en ese mismo mercado: nunca hasta ahora se había dado una lucha tan a muerte entre las distintas marcas por ampliar su cuota de mercado ni se había asistido a tal proceso de negociaciones para concretar acuerdos que refuerzan a las grandes y rentabilicen las economías de escala. De ahí la escasa viabilidad del actual proyecto Seat.

Nacida a la sombra de la autarquía franquista, Seat, que seguirá manteniendo en principio ese nombre, ha jugado un papel sin duda importante en este país, aunque tecnológicamente no haya aportado demasiado. Ahora esa dependencia exterior va a ser más real, más lógica, y eso se va a notar en la economía española que, por un lado, va a ser cauterizada una notable sangría de números rojos y, por otro, se prepara para recibir la inversión alemana que cerrará la operación, y que en principio se fija en 400.000 millones de pesetas. Es una buena solución que probablemente debiera haberse tomado antes.



40 A FONDO	Alfa 33 Giardinetta 4x4
48 LO ULTIMO	Fiat Ducato Turbo
49 COMPRAR Y VENDER	
53 CUENTENOS SU CASO	
58 ACTUALIDAD	Autopistas en el mar
60 MOTOS	Honda VFR 750
64 OCIO	TAC: Conducción sobre hielo



67 DEPORTE	Rallye Costa Brava
72	A todo gas
74 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	

(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 Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero.

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Cervés, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuyes: 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 FIPP.

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.





## Bocinazos

¿Cuándo dejarán de utilizarse las abreviaturas en las señales informativas en las carreteras, que confunden a los foráneos y en ocasiones a los autóctonos?

Insistimos. ¿Cuándo eliminará el MOPU, como había prometido, los tres semáforos de la M-30 frente al estadio del Manzanares?

¿Cuándo se les acabará la pintura a los necios ultranacionalistas que se dedican a emborronar las denominaciones castellanas de pueblos y ciudades?

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

¿Por qué es necesario gastar tiempo, dinero y medios técnicos en revisar un vehículo cuando a simple vista se pueden encontrar numerosos coches que, con el Código en la mano, no se les debería permitir circular?



### JAPON

#### DETECTOR DE LADRONES

JAPON, el país de la técnica que tiene solución para casi todo, ha encontrado la forma de localizar en pocos segundos los coches que han sido robados. El sistema, que está siendo probado en Tokio, se basa en la colocación de cámaras muy sensibles que toman fotografías de las matrículas

de los vehículos que circulan por las calles de la capital. Estos datos son transmitidos inmediatamente a un ordenador que los contrasta con los de los coches robados. De esta forma, siempre que el tráfico sea fluido, la Policía puede localizar un vehículo en poco menos de cinco segundos.



### FIAT

#### DE BUEN AÑO

PESE a serias dificultades e incertidumbres, 1985 fue un excelente año para Fiat, según Giovanni Agnelli, presidente del consejo de administración del grupo. La facturación del pasado ejercicio superó los 26 billones de liras (unos 2,5 billones de pesetas), un 10 por 100 más que un año antes. En el mercado italiano de automóviles, que registró un aumento del 7 por 100, Fiat Auto mantuvo su liderazgo con una cuota del 52,2 por 100. Según la empresa, en estos resultados ha sido determinante el éxito de los modelos Uno, Panda, Ritmo, Lancia y Prisma, que figuran entre los siete más vendidos en Italia.

### PRECIOS

#### SUBEN LOS NACIONALES

A partir de los primeros días del mes de marzo irán subiendo los precios de todos los coches de fabricación española. Opel, Renault, Seat, Peugeot y Citroën elevarán las tarifas de sus modelos de producción nacional en un porcentaje que oscilará en el entorno del 4 por 100. Más o menos el mismo porcentaje en que tuvieron que reducir sus precios a principio de año para mantener el mismo precio de venta al público de diciembre de 1985.

Ford, que ha mantenido una política de precios diferente, podría subir también ligeramente los precios de sus Fiesta gama 86.

### AUTOPISTAS BODA ASFALTICA

PROXIMAMENTE, dos concesionarias españolas de autopistas van a fusionarse. Se trata de Euro-pistas, que explota el tramo Bilbao-Behobia, y Eurovias, que posee la concesión Bur-



gos-Málaga. Con esta fusión se completará el proceso de saneamiento que las concesionarias, dirigido por el MOPU, vienen realizando desde hace cuatro años. Por otra parte, el presidente de Autopista Vasco-Aragonesas ha firmado recientemente en Tokio una emisión privada de bonos por importe de 5.000 millones de yens (unos 40.000 millones de pesetas) destinada a la financiación de créditos contratados con anterioridad y de alto coste.



### PORSCHE BENEFICIOS RECORD

EN el pasado ejercicio, la firma automovilística Porsche logró el mayor be-

### IMPORTACION

#### MITSUBISHI PARA ESPAÑA

SI las negociaciones entre Mercedes Benz y Mitsubishi Motors llegan a buen fin, la empresa multinacional alemana podría importar automóviles japoneses a España, que serían vendidos por los 60 concesionarios que Mercedes tiene actualmente en nuestro país. De efectuarse el acuerdo, la exportación se iniciaría durante



este año y dependería del tratamiento que se le dé a los productos japoneses en la rebaja arancelaria que entrará en vigor el próximo

1 de marzo, de acuerdo con el proceso de adhesión de España a la Comunidad Europea. La intención del fabricante japonés

es exportar anualmente 1.500 unidades de sus modelos Galant y Mirage, con motores de 2.000 y 1.500 centímetros cúbicos.

neficio neto de su historia, al alcanzar los 120 millones de marcos (7.560 millones de pesetas), un 30 por 100 más que en el año precedente. La facturación se incrementó también en un 27 por 100, superando los 200.000 millones de pesetas. Estos resultados se han visto favorecidos por la depreciación del marco alemán frente al dólar, lo que ha permitido a Porsche colocar en Estados Unidos casi la mitad de su producción total.

### PEUGEOT

#### NUEVOS 205

EN Peugeot trabajan a tope. Durante la presentación del 205 GTX se anunciaron los futuros planes de la marca en torno al 205. De momento, la gama diesel se enriquece con una variante intermedia, la GRD. Es de cinco puertas y su peculiaridad estriba en un nivel de equipamiento a caballo entre el GLD y el SRD, con detalles como reloj horario, piloto trasero antiniebla, reposacabezas o asiento posterior divisible. El precio final estará en torno a 1.220.000 pesetas. El otro 205 anunciado fue el comercial, cuyo lanzamiento tendrá lugar dentro de mes y medio o dos meses. Los responsables de Peugeot en España han comentado que la comercialización de esta variante no se ha hecho hasta conocer el reglamento del IVA.

### HONDA

#### MADE IN SPAIN

POR fin se han decidido. Para el próximo otoño, Honda España comenzará a fabricar en nuestro suelo motos de su marca. Aunque en un principio comenzará la producción en la planta de Montesa, tienen previsto levantar una nueva factoría. Con este proyecto, España se convertirá en el tercer país de la Comunidad Económica Europea que, junto con Italia y Bélgica, fabrican motos de la marca japonesa.



### USADOS IMPORTADOS INSPECCION CANTABRA

LAS dificultades que la Administración está estableciendo para frenar la importación de vehículos usados —libre desde que nos adherimos al Mercado Común— se ha completado ahora al conocerse que esos vehículos deberán pasar la inspección técnica en las ins-

talaciones de la ITV, de Ojaiz (Cantabria), la única que hasta el momento no se ha transferido de la Administración Central a la Autónoma. A partir de ahora, todo el que en la Península y Baleares adquiera un usado foráneo, deberá desplazarse a Cantabria.



## Verde y Rojo

Al concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, Valentín Medel, que ha declarado, que tras la sentencia del Tribunal Supremo, la ORA ya es legal, que es una forma de admitir que antes era ilegal. Por ello le condenamos a quedar atascado en un semáforo en rojo.

A Ricardo Tormo, que en un último esfuerzo para no perder el contacto con la competición motociclista, ha decidido poner

toda su sabiduría deportiva en la dirección de un equipo de cuatro jóvenes pilotos españoles, que correrán el Campeonato de Europa de 80 centímetros cúbicos.

Semaforazo oleaginoso a las estaciones de servicio abanderadas por una marca, que sólo venden aceites lubricantes de su marca y privan al automovilista de la libertad de elección.

Bien por la Policía de Madrid, que la pasada semana desarticuló una banda de chorizos especializados en el robo de ruedas. Tras la detención de los presuntos ladrones lograron recuperar bastantes de las ruedas sustraídas, que aún no habían logrado vender.

## MOTOR 1.700 DE 90 CV

## EL PEQUEÑO DE LOS R-21

**D**ESPUES de haber probado la semana pasada los R-21 con motor 2 litros de gasolina, de 120 caballos, en ésta les ofrecemos las primeras impresiones de conducción de la versión más pequeña, la equipada con el motor 1.700 centímetros cúbicos, que desarrolla sólo 90 caballos. Unas impresiones que son todavía más positivas que las que nos había producido su hermano más potente.

Este más pequeño R-21, que va marcado con las siglas GTS, se diferencia de aquél y de las versiones diesel porque lleva el motor colocado transversalmente en vez de longitudinalmente y en voladizo por delante del eje, como ocurre en los 2 litros y diesel. Y esto se nota bastante apreciablemente al volante. Hay una menor tendencia a seguir recto en las curvas, lo que permite una conducción más precisa. Si el comportamiento del 2 litros nos había parecido bien, éste es todavía mejor. En esta versión, la asistencia de dirección —que es de cremallera— es opcional. Resulta interesante pagar la opción por lo que se gana en maniobras a coche parado y por la menor desmultiplicación, pero no porque sea pesada. Los frenos, como en el 2 litros inyección, están a la altura de las circunstancias, y el confort es francamente bueno, pese a que con este motor la insonorización es un poco menos eficaz que en el 2 litros, lo que tiene su explicación en la colocación del motor en forma transversal, con los escapes pegados a la carrocería y la existencia de ruidos de admisión del carburador. De todas formas, para la versión española la suspensión será revisada, a fin de evitar el bamboleo del eje trasero.

La presentación es francamente buena. Y dado que esta versión GTS es la directa sucesora del R-18 GTS, es de suponer que en España mantendrá los mismos niveles de equipamiento que aquél que llevaba de serie elevalunas eléctricas y cerraduras centralizadas. Para España, Fasa Renault ha tenido mucho cuidado en poder ofrecer un equipo opcional de aire acondicionado, que se mostrará en fábrica.

Lo que va a diferenciar más especialmente en el interior al GTS del TXE es el cuadro de instrumentos. Mientras que en aquél es electrónico, en el GTS será analógico. De todas formas, es muy completo, con cuentarrevoluciones, termómetro de agua, indicador de nivel de aceite y aforador de gasolina, además de toda la serie de testigos indicadores.

Las prestaciones que el fabricante anuncia para este coche son: velocidad máxima, 185 kilómetros por hora; aceleración 1.000 metros salida parada, 32,1 segundos; consumo a 90 kilómetros por hora, 5,4 litros; consumo a 120 kilómetros/hora, 6,8 litros; ciclo urbano, 9,9 litros.



El salpicadero de tipo analógico es la principal diferencia en presentación entre el GTS y el TXE. Los asientos son muy confortables, tanto delante como atrás, donde hay mucho sitio para las piernas gracias a que son monorrell.



## EN JUNIO EN ESPAÑA

A partir de primeros de mayo se producirá en España el nuevo R-21 cuya comercialización está prevista para un mes después. En ese tiempo se habrán producido más de tres mil unidades que permitirán un mínimo stock de lanzamiento de forma que cada concesionario podrá tener algunas unidades para las primeras entregas.

De entrada, son tres las versiones que se lanzarán en nuestro país: la TXE, con el motor de dos litros con inyección de 120 caballos; la GTS, con motor 1.700 centímetros cúbicos de 90 caballos, y la GTD, con el motor diesel de 2.100 centímetros cúbicos y 67 caballos.

La TXE tiene un acabado más completo y lujoso, que incluye el cuadro de instrumentos electrónico. Las otras son más modestas en lo que a equipamiento se refiere sin que ello quiera decir que están desnudas. Las versiones TXE y GTD llevarán dirección asistida de serie.

Mecánicamente se mantendrán las especificaciones francesas salvo en dos aspectos. El GTS se ofrecerá únicamente en la versión de caja de cambios corta y las tres versiones tendrán una flexibilidad diferente en las suspensiones. Para más adelante está prevista también una versión TXD Turbo, con motor diesel sobrealimentado de 88 caballos, y un equipamiento semejante al TXE.



Por el momento no hay ningún R-21 equipado con sistema antibloqueo de frenos, pero Renault ya está realizando pruebas para introducirlo cuanto antes.

El R-21 sustituye al R-18, del que se están produciendo las últimas unidades de la versión berlina. Sin embargo, continuará la producción de la versión familiar, que se mantendrá prácticamente un año más hasta que pueda tomar el relevo la todavía en preparación versión familiar del R-21.

Evidentemente no hay precios todavía para estos coches, pero la dirección comercial de Fasa Renault pretende que sean tan de choque como lo han sido en Francia.

# NUEVOS ESCORT Y ORION MARCAR DIFERENCIAS

En el otoño de 1980, Ford lanzó al mercado el Escort de tracción delantera, primer vehículo de la marca que se construía conjuntamente en Europa y en USA y que desde sus inicios ha constituido un notable éxito técnico (Mejor Coche del Año en Europa) y comercial, como lo demuestra el hecho de ser el coche más vendido en el continente durante 1982 y 1983. En la actualidad, el Escort y el

Orion (este último, una versión en tres volúmenes del primero) se construyen en Alemania, Gran Bretaña y España (Almúñes-Valencia), al margen de las versiones USA, con diferencias de detalle y motorizaciones. Cinco años son ya bastantes años para la vida de un modelo, por lo que al Escort-Orion le ha llegado el momento del cambio y, justo es reconocerlo, en este terreno los hombres de marketing y de estilo de Ford se han mostrado inigualables en los últimos años: ahí están

los nuevos Fiesta para demostrarlo. Importantes retoques en la carrocería, con la utilización al fin de paragolpes termofórmados; nuevos motores de menor consumo; y el anuncio de una caja de cambios automática, con ser mucho, no son en este caso lo más importante: los responsables de Ford se han apuntado un importantísimo triunfo técnico (y supongamos que comercial en breve tiempo), al ofrecer un elemento de distinción que hasta ahora no han podido ofrecer sus rivales; que no es muy caro y que, sobre todo, supone una importante mejora en un aspecto



Exteriormente se diferencia del anterior Escort por la rejilla delantera y el pequeño spoiler (tipo Orion) en el portón trasero



tan trascendental como la seguridad. Nos estamos refiriendo al sistema antibloqueo SCS, al que nos referimos en otro lugar con más detalle. El SCS se ofrece de serie en las versiones XR3i y Turbo y opcionalmente en todas las demás con motor CVH. De todo lo novedoso, que iremos desgarrando en futuras y sucesivas pruebas, destacamos también un nuevo motor de 1.400 centímetros cúbicos y 75 caballos, con distribución hidráulica (CVH), que sustituye al anterior 1.300 CVH. En esta cilindrada se ofrece un 1300 OHV (distribución convencional), bautizado Valencia, fabricado en exclusiva en la fábrica española. Hemos tenido la oportunidad de conducir el nuevo Escort con el motor 1.4 y CSC. Nos hemos llevado una grata impresión. En primer lugar se han modificado las leyes de la suspensión trasera. Ahora, sin perder el confort, se ha mejorado notablemente el comportamiento; el coche es más noble, sin las reacciones de eje trasero que caracterizaban las versiones modestas anteriores. El motor es más progresivo que el anterior 1300 CVH, aunque las cifras de aceleración son prácticamente iguales, porque ahora los desarrollos son ligeramente más largos. La velocidad punta es de 167 kilómetros por hora, casi 10 kilómetros por hora más que antes; y los consumos, en una primera aproximación, se han reducido en cerca del 15 por 100. Sobre los frenos no añadimos nada. La dirección es ahora más rápida y se ha reducido el nivel de ruidos. En definitiva, el nuevo Escort nos ha parecido más logrado que el anterior, muy bien situado para entablar la cerradísima lucha con sus rivales con muy buenas posibilidades.

José María Cernuda  
Fotos A. J. Nieto



El coche rojo, sin SCS, no puede trazar la curva. El azul, con SCS, la negocia sin el menor problema.

## FRENOS ANTI-BLOQUEO SEGURO DE VIDA

Por primera vez en un automóvil de categoría media, en los nuevos Escort-Orion se utiliza un sistema de frenos antibloqueo, bautizado SCS (Stop Control System), llamado a revolucionar o al menos a modificar determinados hábitos en la conducción, ofreciendo un notabilísimo incremento en la seguridad. Hacé ya bastantes años que la firma alemana Bosch ha puesto a punto un sistema antibloqueo de frenos, bautizado ABS, que incorporan opcionalmente o de serie algunos automóviles de alto standing y precio, como BMW, Mercedes, Ford Scorpio, Volvo serie 7 o Citroën CX. El sistema ABS incorpora elementos electrónicos de alto coste, por lo que su utilización por automóviles medios es prohibitiva. La firma británica Lucas, en colaboración con Girling, ha puesto a punto el sistema SCS, enteramente mecánico,

mucho más barato (alrededor de 80.000 pesetas en este caso concreto) e igualmente eficaz. Hemos tenido la oportunidad de comprobar su funcionamiento sobre pavimento helado y mojado, con motivo de la presentación de los nuevos Ford. Normalmente, cuando se acciona el freno con fuerza y el suelo está mojado (y más aún si hay hielo, nieve, grava o barro), las ruedas delanteras se bloquean, se pierde la capacidad de di-



No parece complicado el sistema antibloqueo puesto a punto por Girling-Lucas para el Orion y Escort

rección del vehículo y se alargan las distancias de frenado. Con el SCS (o el ABS) se logran bloqueos y desbloqueos infinitesimales, con lo que nunca se produce un bloqueo real, ni siquiera rodando por hielo y frenando violentamente. Como es lógico, se mantiene la dirección. En las fotografías se aprecia cómo el coche rojo no puede trazar la curva y se lleva por delante, con las ruedas bloqueadas, los conos de señalización; por el contrario, el coche azul, con SCS, traza limpiamente la curva porque las ruedas no se han bloqueado. Esto es lo que ofrece ahora Ford, por más o menos el mismo dinero que nos cuesta un buen auto-radio.

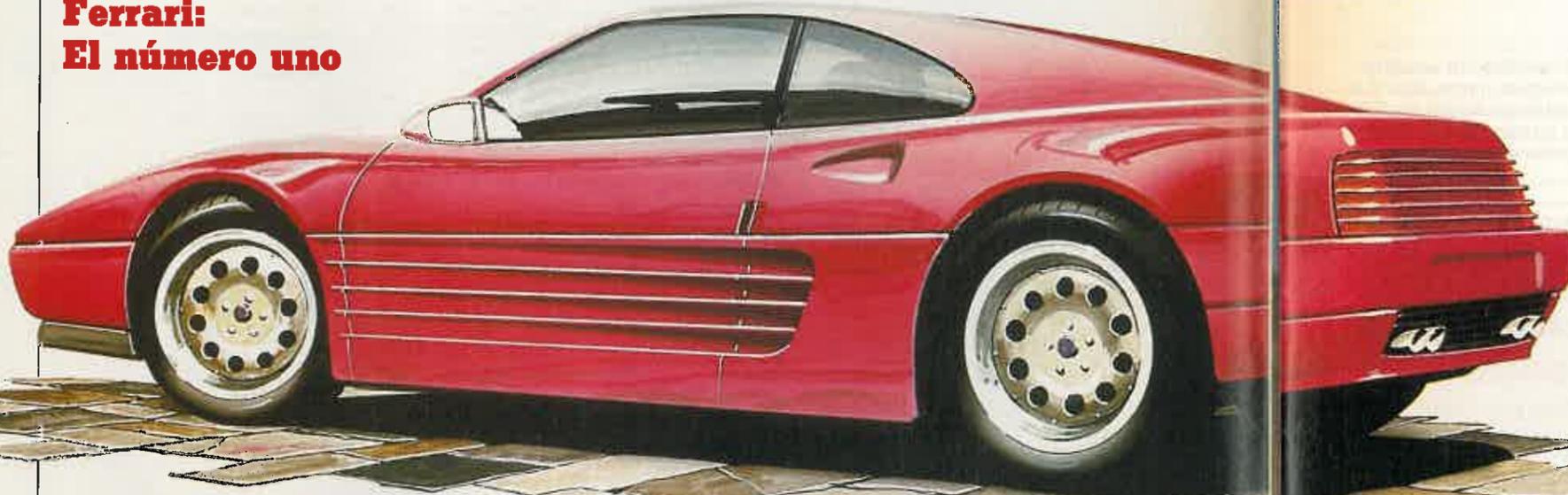
**25**  
NOVEDADES

# LA GRAN OFENSIVA

La industria del automóvil está viviendo momentos de gran conmoción, y las marcas luchan por su supervivencia con las armas que les parece más razonable emplear: el lanzamiento de nuevos modelos, que deben permitirles mantener el favor de sus clientes en un momento en que la competencia es feroz. Son momentos

que quizá no vayan a durar mucho, pues las uniones entre marcas van a disminuir el número de modelos ofertados y a aumentar su duración en el mercado. Pero, mientras tanto, esta semana les podemos ofrecer veinticinco novedades, que son una muestra de la intensidad con que vive y trabaja la gente del automóvil.

## Ferrari: El número uno



El próximo Ferrari va a ser algo del otro mundo, un deportivo con motor central, doble turbocompresor y tracción a las cuatro ruedas, que podrá devolver a la marca italiana su primacía; el número uno arrancado hace pocas fechas por el Porsche 959.

El Ferrari de los años noventa va a ser una mezcla excitante en la que intervendrán elementos del fabuloso GTO, un coche del que tomará el motor con ocho cilindros en V, el doble turbocompresor y la refrigeración forzada para el aire de admisión, un motor que da más de cuatrocientos



MURRILLI

## GM con Bertone

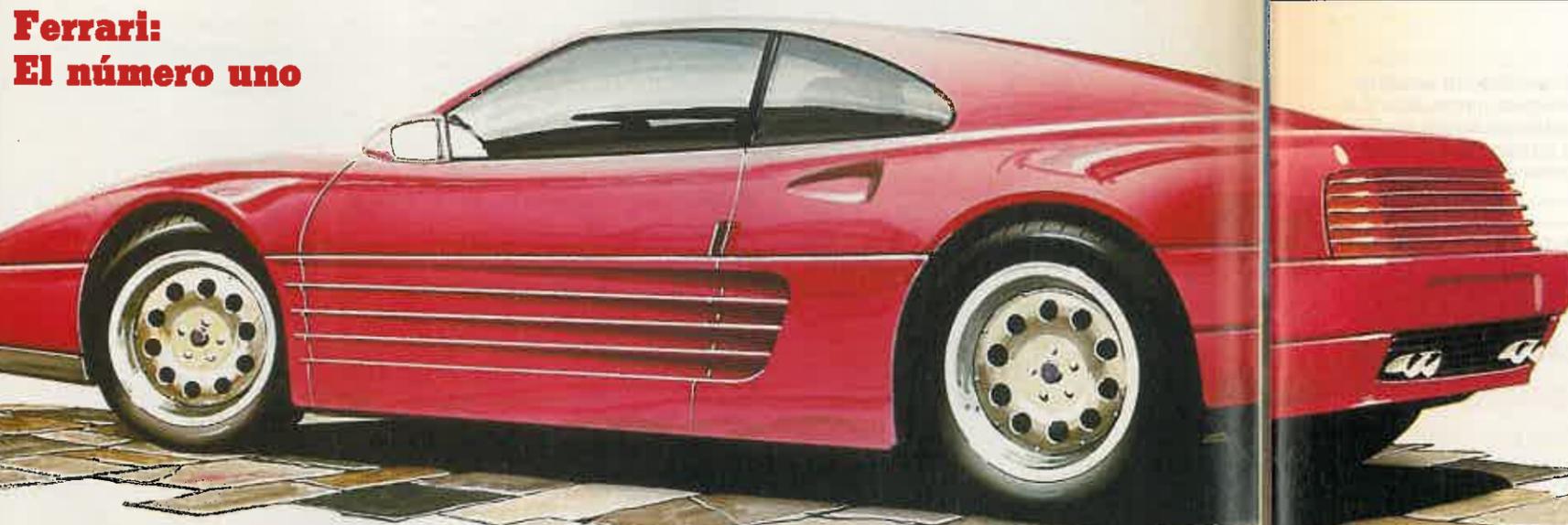
Después de que Chrysler haya realizado un deportivo conjuntamente con Maserati y que Cadillac fabrique en colaboración con Pininfarina su modelo Allante, se ha puesto de moda entre las marcas norteamericanas el poder ofrecer coches deportivos diseñados por carroceros italianos. Por este motivo, General Motors, después de haber dado ventaja a Cadillac, ha cerrado un acuer-

do con Bertone pensando en marcas más populares como Chevrolet.

El principio de acuerdo entre el gigante americano y el carroceros italiano supone el que éste diseñe un coupé de dos plazas con motor central que

podría utilizar motores más pequeños de los que monta el Chevrolet Corvette. De

cualquier forma, el coche no vería la luz antes de 1988 y lo haría como gama 1989.



caballos de potencia sin ningún esfuerzo, y del Testarosa, modelo del que tomará el diseño de carrocería muy aerodinámico, las entradas laterales de refrigeración, así como todos los elementos de suspensión y dirección. El futuro Ferrari será un coche de tipo gran turismo con un espacio interior habitable del tipo 2 más 2, preparado para recibir dos pasajeros delante y dos detrás, de forma que estos últimos podrán hacer viajes de duración media.

El ingeniero Mauro Forghieri, dedicado años atrás a la creación de los monoplasas Ferrari de Fórmula Uno, es la persona encargada de poner a punto el nuevo modelo y su revolucionario sistema de transmisión integral. Todo parece indicar que el nuevo Ferrari será el rey de la producción automovilística.

## Rover: Lujo a la japonesa

Los técnicos ingleses están trabajando a marchas forzadas en la gama Rover 600/800, los modelos derivados del Honda Legend; los Rover 600/800 serán desde su aparición los «bucques insignia» del constructor británico.

Los primeros Rover 600 podrían ver la luz en el ya próximo Salón de Ginebra. En principio saldrán dos modelos, el 620, con un motor de cuatro cilindros en línea, cuatro válvulas por cilindro y dos litros de cubitaje, capaz de dar 145 caballos de potencia, y el 625, equipado con un motor de seis cilindros en V, con dos árboles de levas en cabeza por cada fila de cilindros y cuatro válvulas, que dará 165 caballos; estos dos nuevos

modelos llevarán tracción delantera y motor transversal. Las prestaciones de los Rover 600 estarán siempre por encima de los doscientos kilómetros por hora y sus niveles de equipo se escalonarán entre el más sencillo, el S; el intermedio, el SE, y el lujoso, Vanden Plas.

Si las ventas de los nuevos Rover se consolidan de inmediato, entrará en el mercado un modelo coupé con carrocería de sólo dos puertas laterales que atacará de pleno a los Jaguar. Los Rover Coupé 800 irán destinados al mercado americano, un país en donde los usuarios de gran poder adquisitivo se vuelven locos por el aire y por las maderas de origen británico.



## Cadillac Allante: América recogió el guante

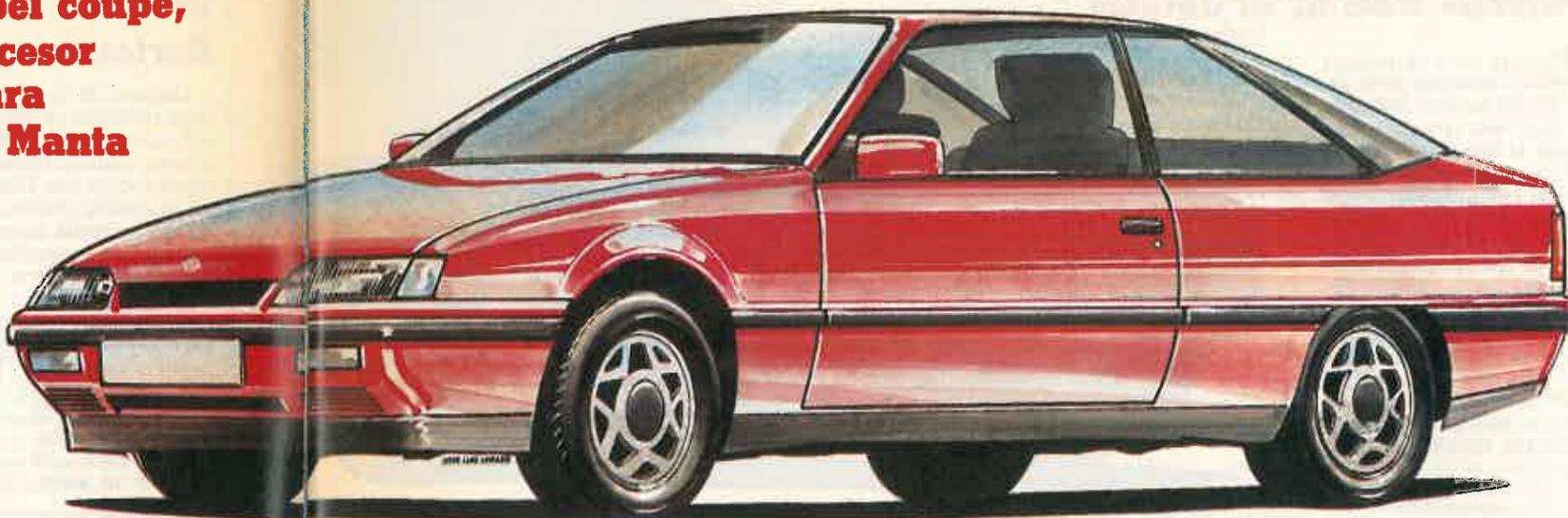
Cadillac está preparada para la guerra de los deportivos que se avecina en los Estados Unidos. Las marcas americanas habían dejado

ese segmento del mercado libre para que lo ocuparan los fabricantes europeos cuando sus Mustang, Camaro, Cudas, etcétera, perdieron el favor popular. Ahora se han dado cuenta que sigue habiendo un negocio a hacer en ese tipo de coches y vuelven a la carga. El arma de Cadillac para esa guerra se llama Allante y debe su carrocería al diseñador italiano Pininfarina, que se encarga también de la cons-

trucción de la misma, enviando todas las semanas por vía aérea el total de su producción. Con este fin se han acondicionado dos Boeing 747 pertenecientes a las compañías Alitalia y Lufthansa, capaces de contener en su interior 56 bastidores completos.

En cuanto a la mecánica, el Cadillac Allante utilizará los motores V-8 de 4,1 litros, que, con inyección, desarrollan 135 caballos.

## Opel coupé, sucesor para el Manta



El Opel Rekord actual tiene el relevo preparado. La aparición del nuevo modelo debe arrastrar detrás el lanzamiento de un coupé desti-

nado a reemplazar los Opel Manta. El Manta había derivado en su momento del Opel Ascona, pero en la actualidad no parece posible ofrecer un coupé con los su-

ficientes atractivos partiendo de este modelo. Por eso se ha tomado como punto de partida el futuro Rekord, del que conservará las líneas generales del frontal.

El nuevo coupé de Opel tendrá motor delantero, tracción trasera, suspensiones a ruedas independientes y una amplia gama de motores que le permitan en un momento dado el poder atender las exigencias de los

actuales compradores del coupé Monza.

Como en sus últimos modelos, Opel va a cuidar particularmente la aerodinámica, lo que debería permitir al coche velocidades de 240 kilómetros por hora.

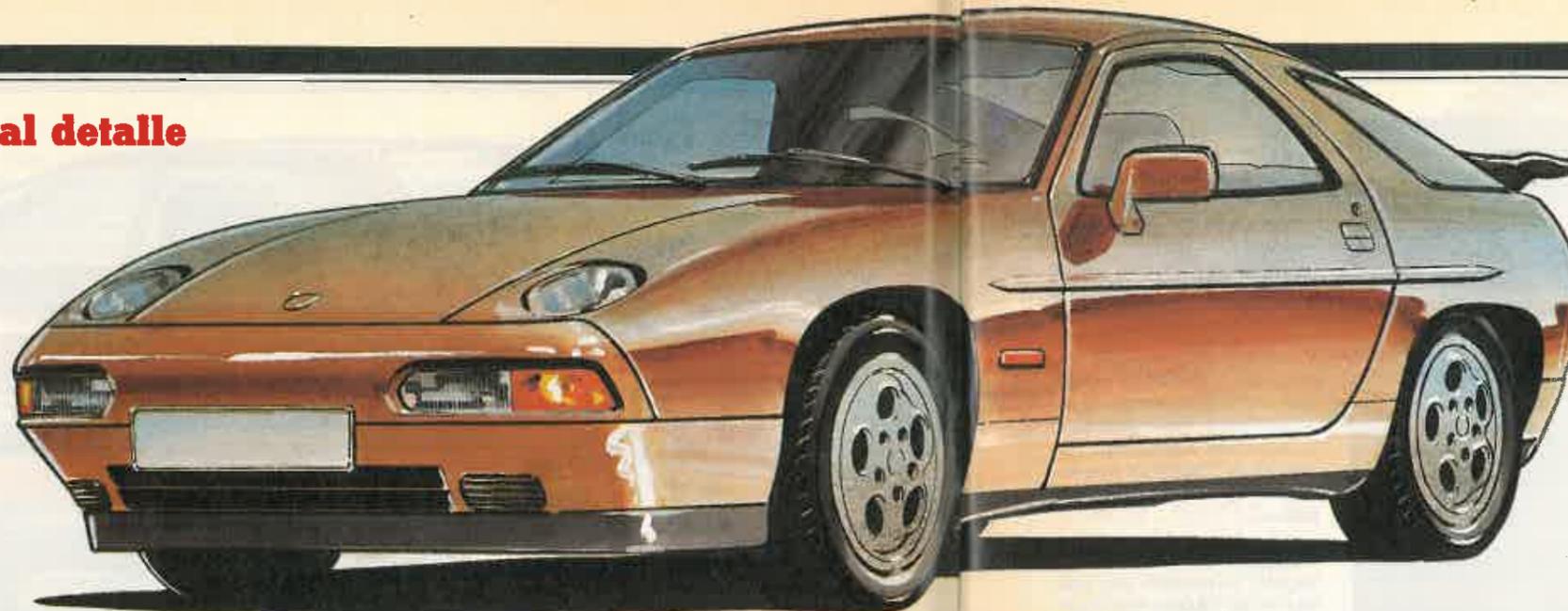
## Ferrari 400, a la conquista del espacio

Después de haber anunciado oficialmente la cancelación del proyecto Pinin, que debía haber culminado con el lanzamiento al mercado de la primera berlina cuatro puertas producida por Ferrari, ha sido sorprendido en la pista de Fiorano este prototipo camuflado. Al parecer, se trata de una variante del actual Ferrari 400 i, en la que se ha intentado mejorar la habitabilidad interior a fin de satisfacer a los usuarios que siguen pidiendo un coupé Ferrari capaz de transportar cuatro personas con rapidez y confort. En lo que se refiere al apartado mecánico, habría sólo retoques de orden menor con respecto al actual Ferrari 400, manteniendo el prestigioso motor de 12 cilindros en V, que tantos éxitos ha proporcionado a la marca italiana y que actualmente sólo lleva el modelo 412 i.



## Porsche 928 S, al detalle

Porsche va a introducir pequeños retoques en su gama 87 del modelo 928. Por un lado, está la versión destinada al mercado europeo, con motor de cuatro válvulas por cilindro, más potente que el anterior. Y, por otro, unos pequeños retoques de carrocería que afectan a los grupos ópticos delanteros y traseros, más grandes, y a la adopción de un pequeño alerón detrás del parabrisas posterior. Por lo demás, el Porsche 928 s mantendrá sus características básicas inalteradas.



## Renault 21 completando gama

La novedad que se guarda Renault para el Salón de París, que tendrá lugar el próximo mes de octubre, es la versión ranchera del R-21. Hasta entonces, el llamado a desaparecer R-18 habrá cubierto las necesidades de la marca en ese tipo de coche.

En principio aparecerá con las mismas motorizaciones que la berlina, es decir motor de gasolina 1,7 (colocado transversalmente) y 2

litros (colocado longitudinalmente) y diesel (también longitudinal), pero posteriormente podría limitarse la oferta a sólo los motores longitudinales.

Más adelante, el R-21 se ofrecerá en una versión de cuatro ruedas motrices con el motor de 2 litros de gasolina, que desarrolla 120 caballos. Con ella, la marca del rombo ofrecerá un coche capaz de llegar a casi todos los sitios, utilizando el mis-

mo sistema que ya se ha visto en la versión equivalente del R-18. En la carrocería del nuevo modelo destaca la desaparición de la tercera ventanilla lateral, dispuesta a continuación de la puerta trasera. Deja paso a una amplia tercera ventana, cuyo resultado estético está mucho más logrado que en el 18 Familiar. El portón posterior bajará hasta el plano de carga del maletero para facilitar su acceso.



## Lancia Delta 4x4: Crecer para cambiar

Para Lancia, el año 1986 debe ser el año de las cuatro ruedas motrices. Prácticamente todos los modelos de su gama tendrán una varian-

te con este tipo de transmisión. Abrirá el fuego el modelo Delta, del que hace unos años —en 1982, concretamente— se presentó ya

un prototipo. De todas formas, del proyecto inicial al final hay muchos cambios. Por un lado, el coche empleará un motor dos litros

turbo en vez del 1,6 litros turbo, gracias a lo cual la potencia será de 160 caballos en vez de 130. Por otra parte, la transmisión será

permanente a las cuatro ruedas tipo Ferguson, en vez de conectable y desconectable.

Tras la aparición del Delta 4x4 vendrá la del Prisma, y posteriormente la de los demás modelos, incluido el pequeño Y.10.

Por otra parte, más adelante, el Delta sufrirá una remodelación, no demasiado profunda, que afectará al morro, particularmente, que tomará la inclinación que ya tienen los demás modelos Lancia.

## Toyota Soarer: Lujo nipón

Los constructores japoneses tenían fama de hacer unos coches sencillos y demasiado funcionales, pero esa fama ha caído desmoronada en los últimos salones ante una avalancha de automóviles futuristas, automóviles repletos de los mejores elementos mecánicos y electrónicos que ahora mismo se utilizan en la industria mundial; el Toyota Soarer es el coupé más lujoso fabricado por el número uno de los constructores nipones, es el mejor ejemplo de este avance tecnológico, un coche que sale al mercado por poco menos de cuatro millones de pesetas y puede ridiculizar a las producciones europeas de mayor renombre.

El Toyota Soarer 3.0 GT incorpora un motor de seis cilindros con tres litros de cubaje, doble árbol de levas en cabeza y 24 válvulas que, gracias al apoyo del turbo, llega hasta los 230 caballos de potencia;

la suspensión del Soarer es independiente en las cuatro ruedas y además va asistida por un sistema neumático controlado electrónicamente, que regula de continuo la altura del coche. Los frenos son de disco y autoventilados, mientras que el sistema cuenta con un dispositivo antibloqueo ABS.

Todos estos lujos mecánicos son tan sólo el preámbulo de un interior en donde destacan: el cuadro de mandos, que al reflejarse en un espejo de «visión espacial», algo que por lo visto es ideal para la conducción; la televisión electrónica, situada en la consola, que permite leer los mapas de carreteras; el volante, que se repliega y vuelve a su posición original para facilitar la maniobra de entrada y salida; o el retrovisor interior, que permite una graduación continua en función de la luz exterior y de las condiciones de tráfico.





### Aston Martin: Corazón de Fórmula 1

Los Aston Martin V-8 Saloon y Volante, junto con la berlina Lagonda van a perder una de sus características principales: la espectacular batería de carburadores que hasta ahora equipaban va a dar paso a un sis-



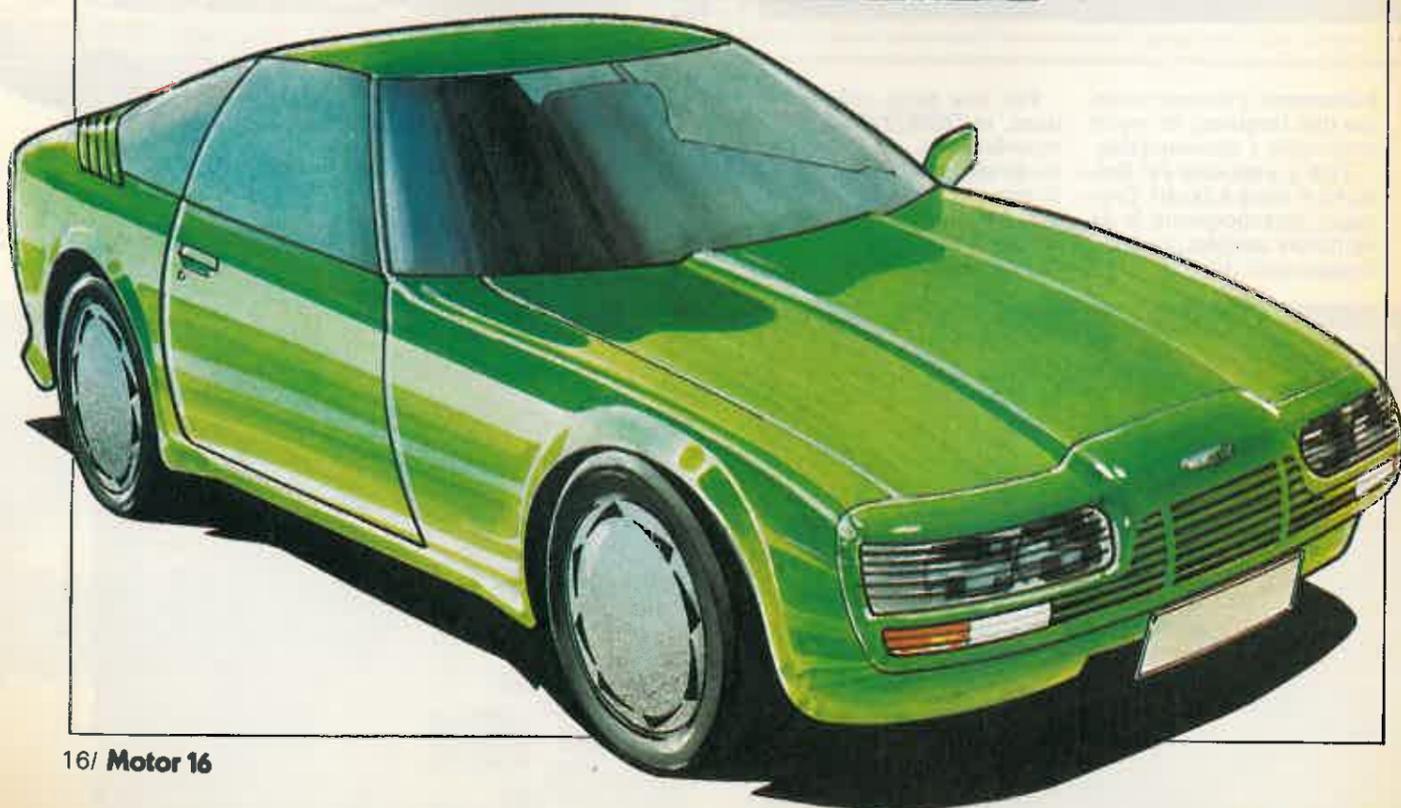
tema de inyección electrónica de carburante, un sistema puesto a punto por Weber y utilizado en el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 por Ferrari.

La entrada de este nuevo sistema no ha rebajado ni la potencia del impresionante motor de ocho cilindros en V diseñado por Aston Martin —305 caballos de potencia—, ni la elasticidad de esta mecánica, pero gracias a la inyección electrónica, los consumos finales se han rebajado en más de un 11 por ciento.

Los Aston Martin V-8 Vantage y el nuevo Vantage Zagato, el modelo que aparece en el dibujo, continuarán utilizando los carburadores porque se quiere perpetuar el estilo agresivo de estas mecánicas.

El Aston Martin Vantage Zagato verá la luz en el próximo Salón de Ginebra con la idea de resucitar una serie gloriosa: la de Aston Martin de carreras y Gran Turismo vestidos por el ilustre carrocerero italiano.

Los aficionados a la marca británica ya se han dado cuenta de la valía de los futuros modelos y se han apresurado a adquirir toda la serie aun antes de haber visto terminada la primera maqueta de tamaño real.



### BMW Serie 5: Al contraataque

Dentro de la reacción que ha experimentado BMW está, además del propósito de presentar todos los años alguna novedad técnica, el de renovar sus modelos más

antiguos. Próximamente será el Serie 7 el que cambie. Y a continuación seguirá el Serie 5, que se dispone a cumplir su sexto año de existencia.

Como en el caso del Serie 7, el nuevo Serie 5 no representará una ruptura total con la línea actual, aunque sus diseñadores trabajan en la consecución de líneas más aerodinámicas a base de parabrisas más inclinados, ca-

pots más bajos, etcétera. Por otra parte, en BMW se intentará mejorar la habitabilidad, el confort y la manejabilidad.

El nuevo Serie 5 debería aparecer, si todo va bien, a finales de 1987.

### Mercedes SL: Preparando el futuro

Aunque Mercedes sigue negando que esté trabajando sobre este coche, el futuro 300 SL ha vuelto a ser sorprendido durante sus pruebas secretas de puesta a punto.

El último verano MOTOR16 ofreció las fotos-espía que le fueron tomadas durante las pruebas que se efectuaron en el Valle de la Muerte, en California, para verificar el comportamiento del coche en temperaturas extremas de calor.

Ahora, por segunda vez, el nuevo Mercedes ha sido sorprendido en Escandinavia y Finlandia, en donde tienen lugar las pruebas a bajas temperaturas.

Como el actual roadster SL, se trata de un dos plazas que existirá en dos versiones de carrocería, coupé y convertible.

La gama de motores contiene motores de 6 cilindros y 2,6 litros, y V-8 de tres cilindradas, de 4,2, 5,0 y 5,6 litros. Con el motor más potente de la gama, el 5,6 litros, se alcanzará una potencia de 300 caballos.



## Maserati sigue la tradición

Una vez que el Biturbo ha confirmado con sus ventas que es algo más que un éxito pasajero, Alessandro de Tomaso ha puesto en marcha un proyecto de nuevo modelo con el que continuar la tradición de los grandes

coupés de la marca: Indy, Mistral, Ghibli y Bora.

Después de haber estudiado la posibilidad de que fuera un coche con motor central, todo parece indicar que al final se ha optado por un coche de motor delantero.

Este motor será el del Biturbo en su más reciente versión —2,8 litros y seis válvulas por cilindro—, que desarrolla 260 caballos. Una potencia que debería permitir una velocidad máxima de 270 kilómetros por hora y

que sería más o menos la misma que habría podido obtener del viejo motor de ocho cilindros en V y 4700 centímetros cúbicos.

En lo que se refiere a la plataforma, toma la del Biturbo en versión más corta.



## Mercedes 190 Turbo, superarse a sí mismo

Mercedes quiere ir un poco más allá con su 190 2,3/16 válvulas. Y no quiere seguir el mismo camino que ha escogido el excelente preparador Oettinger, que

ha montado bajo el capot el motor de 2,6 litros con una culata de cuatro válvulas por cilindro, semejante a la que lleva el modelo de 2,3 litros.



## Fiat Regata: Turbo para el diesel

La recientemente presentada versión turbodiesel del Ritmo va a tener su homólogo en la gama Regata, cuya variante diesel más alta era la equipada con el motor 1,9 atmosférico. Ahora, con la adopción del turbo, hay una ganancia de 10 caballos que permiten un incremento importante de las prestaciones. Este motor es semejante al que monta el Prisma Turbodiesel, pero menos potente que aquél.

Junto con la adopción del motor turbodiesel están previstos algunos retoques de detalle en la carrocería convenientemente camuflados en el coche que aparece en la foto espía, tomada en los alrededores de Turín.

Esta debe ser la última fase de desarrollo del Regata, antes de que aparezca el Fiat tipo 3 que debe sucederle y que a su vez dará lugar a un nuevo modelo de la marca hermana Lancia. En lo que

se refiere al aspecto mecánico, existe una posibilidad de



que el motor biárbol de 1600 centímetros cúbicos reciba un sistema de alimentación a base de inyección, aunque esta opción tal vez no aparezca hasta la salida del Ti-

po 3. Este, gozará de una carrocería muy aerodinámica con detalles tomados de los modelos grandes del grupo Fiat, el Croma y el Lancia Thema.

Por tanto, sólo le queda un camino libre: el de la sobrealimentación.

La marca está trabajando con Bosch y KKK para conseguir un motor que será muy elástico y cuya potencia debería situarse alrededor de los 225 caballos de potencia. La velocidad máxima deberá aproximarse a los 260 kilómetros por hora.

Exteriormente, el coche se distinguirá por un aumento en la superficie de los apéndices aerodinámicos delanteros. Su aparición debería tener lugar en 1987, año en que volverá a celebrarse el Salón de Francfort.

## Daihatsu Vivian: El más coqueto

Si estuviéramos en Japón, los padres podrían dar este capricho a sus hijas el día de su mayoría de edad: podrían regalar este Daihatsu Mira Vivian S, un minicoche con los detalles que pueden volver loca a una jovencita, y todo ello por un precio inferior a las 550.000 pesetas.

El Daihatsu Mira Vivian S es un coche concebido para la mujer joven en el que todos los detalles están solucionados con esmero. Los cristales coloreados, el magnetófono estéreo de color rosa, la bandeja portaobjetos diseñada especial-

mente para colocar cosméticos y los asientos tapizados en tela con dibujos geométricos o con decoración de hojas son la gracia y el sabor de este pequeño bombón mecánico.

El Daihatsu Mira es un minicoche más pequeño que un Austin Metro o un Seat/Fiat Panda, que lleva un motor de 550 centímetros cúbicos, muy poco potente para andar por carretera pero ideal para moverse en ciudad. Con este coche no

hay problemas de aparcamiento ni de manejo, ya que la suavidad de conducción ha sido el primer objetivo.

Los Mira Vivian S forman parte de una serie especial de la que sólo se han puesto a la venta 2.000 unidades.



## Ford Scorpio para la familia

La saga de los Ford Scorpio está muy lejos de haberse completado. A corto plazo se sigue esperando una versión turbodiesel en curso de preparación y, sobre todo, una versión familiar o ranchera con la que poder atender cuando menos la reposición de los poseedores de un Granada ranchera.

El modelo ya existe dentro de la gama Taurus norteamericana y no debería

hacerse esperar en Europa, en donde Ford tiene una fuerte penetración en el mercado de los familiares, rancheras, break, station-wagon o como ustedes quieran llamarlos.

Como se puede apreciar en el dibujo, el familiar debe mantener unas características aerodinámicas muy semejantes a las de la berlina. Mecánicamente se caracterizará por la nueva versión del

motor V-6 con cilindrada elevada hasta 2,9 litros, que deberá aparecer en otoño. Ford inicia así su ofensiva *motorista*, que se verá completada a finales de 1987 con una versión *descafeinada* del 2 litros Cosworth, reservada al Sierra berlina y con una potencia que rondará los 185 caballos, que le permitirán velocidades máximas del orden de los 230 kilómetros por hora.



## Citroën: Alto, fuerte y familiar

Los directivos de Citroën creen en los vehículos de tipo familiar, en los modelos que sin perder el tamaño y la manejabilidad de un turismo tienen la capacidad interior de una buena furgoneta, el espacio para siete u



ocho adultos. El próximo Citroën, un coche que verá la luz durante 1987, va a ser de ese tipo, en la misma línea del Renault Espace.

El coche familiar de Citroën se construirá sobre la base del BX break, tendrá dos motores, uno de gasoli-

na en la versión más potente, la ciento cinco caballos, y uno de gasóleo, un turbo diesel, con ochenta/ochenta y cinco caballos, derivado directamente del Diesel cuatro cilindros con 1,9 litros de cubicaje.

Para reforzar el carácter

alegre de este modelo Citroën, un vehículo creado para la diversión de las familias y para disfrutar del tiempo libre, se pondrá en el mercado una versión con tracción a las cuatro ruedas; un sistema sencillo, derivado del que montan los BX 4

TC que están corriendo el Campeonato del Mundo de Rallyes.

El frontal y los parachoques serán idénticos a los del BX, así como el sistema de suspensión, la mecánica, e incluso el cuadro de mandos.

## Lotus: Un coupé de bolsillo

Los diseñadores de Lotus están volcados ahora mismo en un proyecto excitante: dar vida a un coupé deportivo de tamaño medio en el que podrán viajar cuatro adultos, todo ello por un precio que no superará los dos millones cuatrocientas mil pesetas en Inglaterra.

El nuevo coupé Lotus,

que verá la luz a mediados del 87, va a ser un coche con una talla similar a la del desaparecido Triumph TR 7, pero con una carrocería más amplia en su parte posterior, lo que permitirá al Lotus albergar a dos pasajeros detrás aunque sea a costa del maletero.

El futuro Lotus, que se

moverá en la línea de los Lotus Elite, Eclat o Excel, llevará un motor delantero longitudinal y tracción a las ruedas traseras, todo ello servido por un sistema de suspensión derivado directamente de los monoplazas de Fórmula 1. El motor será un cuatro cilindros en línea, con dos litros de cubicaje,

que gracias al doble árbol de levas en cabeza y a las cuatro válvulas por cilindro llegará hasta los 160 caballos de potencia.

Este Lotus se ofrecerá con carrocería cerrada y en versión descapotable; el coche descapotable será el primero después de un largo paréntesis abierto con la desaparición del Lotus Elan, el «Ferrari de los pobres», un

coche que acumuló victorias en rallyes y en circuitos, además de ser la estrella principal de una serie inolvidable de televisión, «Los vengadores».

Lotus pretende construir mil unidades al año del nuevo modelo y es posible que se llegue a una cifra máxima de cuatro mil vehículos anuales si el mercado americano responde.



## Alfa Romeo: 4x4 de lujo

Desde hace ya varias semanas se ha rumoreado la posible fabricación, por parte de Alfa Romeo, de un vehículo todo-terreno. Recientemente, un portavoz de la firma italiana ha confirmado estas informaciones, en el sentido de que existe un programa conjunto entre Alfa y el Ejército italiano para la fabricación de un vehículo todo-terreno que se añadiría al actual Magnun que fabrica Iveco-Fiat y que ha sido diseñado por Rayton Fissore con notable éxito.

De prosperar los acuerdos entre el fabricante y las Fuerzas Armadas de Italia se posibilitaría la producción de una pequeña serie de



todo-terreno lujosos, muy en la línea de lo que actualmente ofrece el Range Rover. Este mismo portavoz ha manifestado que el proyecto quedaría por ahora definitivamente cancelado si Alfa no encuentra una total cooperación para la financiación conjunta del proyecto, que la firma no podría llevar a cabo en solitario.

Mecánicamente, el futuro

todo-terreno heredaría la base mecánica del actual modelo Alfa 33 4x4, desarrollado por Pininfarina, quien también participaría de una manera muy directa en el programa del vehículo de lujo. Incluso existe la posibilidad de que la producción de este todo terreno se lleve a cabo en las cadenas de montaje del carrocerio italiano.

## Mini Lada: Uno a la rusa

Los rusos han decidido poner fin a la época de total austeridad en materia de automóvil, y después de haber

lanzado el Samara, que ya supone una importante actualización tecnológica, trabajan sobre un coche más

pequeño, inspirado en el Fiat Uno.

El Mini Lada es una berlina de dos volúmenes con

una medida exterior entre los 3,50 y los 3,60 metros, que utilizará los motores más pequeños del Samara así como uno nuevo, derivado de aquéllos —podría ser un tres cilindros—, de alrededor de 750 centímetros cúbicos. También tienen en preparación un motor diesel de litro y medio de cilindrada, realizado a partir de los de gasolina.

Para algunos aspectos técnicos, Lada volvería a buscar la colaboración de Porsche en el desarrollo de este modelo, que debería ver la luz a finales de 1987. En lo que respecta a la carrocería y como ya se ha hecho con el Samara, parece ser que hay contactos con algún carrocerero italiano —todo apunta a Giugiaro—, que habría sido el autor de las líneas maestras del nuevo modelo de tracción delantera de la firma soviética.



## Saab Cabrio: A todo trapo

El Saab 900 Cabriolet ha constituido la novedad de la marca en el Salón de Chicago. Basado en la berlina dos puertas, se construye en la factoría Saab-Valmets, en Finlandia, y se ofrece con un completo equipo, que incluye la apertura y cierre eléctrico de la capota. La única opción en cuanto a la mecánica es el motor dos litros turbo con culata de 16 válvulas (160 caballos).

Esta novedad Saab abre camino a las que deben aparecer en las próximas semanas. Una es el Saab 9000 Inyección, con el mo-

tor dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro, pero sin turbo (130 caballos).

La otra es el sistema an-

tibloqueo de frenos que ha desarrollado en colaboración con ATE. Y, finalmente, la tercera es un nuevo cambio automático.



## Lancia Ferrari esperando a Turín

Una de las novedades que guarda el fabricante italiano para el salón de casa, es decir, el Salón de Turín, es la

versión Ferrari del Thema. Esta variante del modelo más evolucionado de la gama Lancia monta un motor

Ferrari V-8 con culata de cuatro válvulas por cilindro en el que la potencia se ha limitado de momento a 210

caballos. El motor va montado delante en forma transversal y pasa la potencia a las ruedas delanteras. La velocidad máxima que está previsto puede alcanzar es de 240 kilómetros por hora.

Además de instalar este motor Ferrari, las suspensiones y los frenos han sido revisados por el fabricante para ponerlos a la altura de las nuevas posibilidades del automóvil. Además, se han estudiado algunos apéndices aerodinámicos que añadir a la carrocería para mejorar su penetración en el aire.



# Mercado

ECOS  
DE LA  
SEMANA

## OFERTAS

● Madrid: *Kudy, S. A. C/ Fernández de los Ríos, n.º 79. Teléfono (91) 449 51 47.*

BMW 2800 CS. Matrícula: M-AS. Color: Blanco. PVP: 900.000 pesetas.

● Barcelona: *BMW Muntaña, C/ Córcega, 474. Teléfono (93) 258 07 40.*

LOTUS ELITE 503. Matrícula: B-CD. Color: Rojo. PVP: 1.750.000 pesetas.

BMW M-535i (Sport). Matrícula: B-ES. Color: Plata metalizado. PVP: 2.800.000 pesetas.

● Madrid: *Concesionario Novauto, S. A. Paseo de la Castellana, número 230. Teléfono (91) 733 77 07.*

FORD SIERRA 2.0 AUTOMATICO. Año 1984. Color: Blanco. PVP: 1.400.000 pesetas.

● Santander: *Particular. Teléfono (942) 33 02 39.*

MERCEDES 350 SEL. Año 1977. Color: Azul metalizado. PVP: 1.750.000 pesetas.

● Barcelona: *Barna Motors. Paseo Valle Hebrón, n.º 101. Teléfono (93) 212 33 66.*

INNOCENTI DE TOMASO. Garantía un año. PVP: 600.000 pesetas.

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

PONTIAC TEMPEST CUSTOM. Año 1964. Color: Verde metalizado. PVP: 400.000 pesetas.

● Barcelona: *Automóviles Germán, C/ Aragón, 20-22.*

PEUGEOT 505. Matrícula: B-EB. Cinco velocidades. PVP: 680.000 pesetas.

● Madrid: *Concesionario Huchuel, S. A. Paseo de las Delicias, números 101-103. Teléfono (91) 227 71 43.*

DATSUN 260 Z. Matrícula: M-BW. Color: Azul metalizado. PVP: 950.000 pesetas.

● Madrid: *Concesionario Itarsa, C/ Isla de Java, n.º 5. Teléfono (91) 729 15 00.*

MERCEDES RANCHERA 350 TD. Año 1908. Color: Plata. PVP: 3.200.000 pesetas.

MERCEDES 350 SLC. Año 1973. PVP: 2.500.000 pesetas.

● Barcelona: *Brunells Automóviles, C/ Rosellón, 181. Teléfono (93) 239 97 45.*

PORSCHE 911 SC-TARGA. Color: Rojo. PVP: 2.850.000 pesetas.

ALPINE A-110. 1.400 c.c. Año 1978. Color: Blanco. PVP: 900.000 pesetas.

● Madrid: *Talleres Benja. Teléfono (91) 274 68 52.*

MGB DESCAPOTABLE. Año 1980. Color: Amarillo. PVP: 1.000.000 de pesetas.

BMW 525. Año 1979. Color: Rojo. PVP: 1.300.000 pesetas.

NADA menos que un 15 por 100 han reducido sus precios los automóviles Jaguar, lo que significa en algún caso una rebaja próxima al millón de pesetas. A la vez, se inicia la comercialización de la versión cabriolet del coupe XJS V12, con el motor de 295 caballos. Su precio final es de 7.439.000 pesetas. Los nuevos precios figuran ya en las páginas habituales.

PESE a los rumores que han circulado en las últimas semanas, los precios de los Alfa, que sufrieron una sustancial rebaja a primeros de enero, no ocultan una reducción en el nivel de equipamiento. Sólo se mantienen como opciones con facturación aparte la dirección asistida, las llantas de aleación, la pintura metalizada y tapicería de cuero.

EN las páginas de precios se ofrecen ya los de los nuevos Peugeot 205 GTX, con el motor de 94 caballos y 1,6 litros, cuyo inicio de comercialización es inmediato. Este GTi a la española promete sobre todo un éxito de ventas.



EN el próximo mes de marzo empezarán a comercializarse las nuevas gamas de Ford Escort y Orion. La gama Escort con sus modelos de tres y cinco puertas, en sus

versiones berlina, familiar y ranchera, y los nuevos Orion tienen un calendario de comercializaciones muy amplio, que culminará en otoño con la llegada de la versión turbo.



PEREZ y Moliner, concesionario Seat de Valencia, en colaboración con MOTOR16, ofrece la oportunidad a nuestros lectores de realizar una revisión de seguridad mecánica totalmente gratuita. Esta revisión, en la que se utilizarán modernos métodos de diagnóstico, permitirá entregar a cada usuario un informe fiable sobre el

estado de su automóvil. La revisión va dirigida a comprobar el perfecto estado de los principales órganos del vehículo, prestando especial atención a luces, frenos, dirección, suspensión y rendimiento. Las revisiones se podrán efectuar del día 1 al 15 de marzo en la calle Aben al Abbar, 8, en la capital levantina.

# Mercado

## COCHES NUEVOS

**Coste por kilómetro:** Los precios por kilómetro que publicamos se refieren al kilómetro de rodaje, con 15.000 kilómetros por año. Se tienen en cuenta los gastos de carburante, neumáticos, seguros, impuesto municipal y gastos de mantenimiento.

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio total
	c.c.	CV	km/h.	l/100 km.	100 km.	15.000 kms.

### ALFA ROMEO

Sprint V.1.5. D.V.*	1.490	105	178	10,4	12,06	1.783.375
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	11,19	1.463.376
Alfa 33 Q.D.*	1.490	95	169	9,4	11,19	1.563.376
Alfa 33 Q.V.*	1.490	105	179	10,4	12,06	1.683.375
Alfa 33 Fam. 4x4	1.490	95	165	10,8	12,42	2.033.375
Alfa 75 2.0*	1.962	128	194	10,7	12,41	2.920.149
Alfa 75 TD	1.995	95	175	7,8	7,37	2.288.375
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	11,20	2.240.142
GTV 2.5-16*	2.492	160	220	11,0	13,58	2.942.550
Spider 2000*	1.962	128	188	10,5	12,26	2.740.150
Alfa 90 2.0 I*	1.962	128	188	9,7	12,44	2.295.150
Alfa 90 2.5 Q.D.*	2.492	156	198	9,3	12,10	2.840.150
Alfa 90 2.4 TD*	2.393	110	180	8,6	8,76	2.588.775

**OPCIONES:** Servodirección: Alfa 75 2.0: 75.000. Pintura metalizada: Alfa 33 SL, Alfa 33 QD, Alfa 33 QV, Sprint QV: 35.000. Resto de la gama: 60.000. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 SL, Alfa 33 QD: 65.000. Alfa 75 2.0, Alfa 75 2.0 TD, Alfa 90 2.0, Alfa 90 2.4 TD, GTV 2.0, Spider 2.0: 80.000. Tapicería de cuero: GTV 2.0, GTV 6 2.5: 130.000. Spider 2.0: 105.000. Paquete opcional Alfa 33 familiar 4x4: Pintura metalizada y ruedas de aleación: 100.000 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### ARO

Ar 10	1.289	54	125	9,5	10,02	1.335.484
243 D	3.120	65	110	10,1	8,11	1.607.980
243 D	3.120	65	110	10,1	8,11	1.658.044
326 D	3.120	65	110	10,1	8,10	1.538.676
Higard D	2.710	70	120	10,0	8,05	1.733.644

### AUDI

80 GTE	1.781	112	187	9,5	11,29	2.662.356
Audi 90*	2.226	136	195	10,8	12,52	2.992.619
Audi 90 Quattro	2.226	136	195	10,8	12,54	4.379.431
100 Base	2.226	138	202	10,2	11,29	2.923.656
100 CD	2.226	138	202	10,2	12,01	3.652.031
Audi 100 CD Avant	2.226	138	202	10,2	12,02	4.339.531
100 C9 TD	1.966	87	168	7,2	7,04	4.245.056
Audi 200	2.226	138	197	11,1	12,81	4.476.791
Audi 200 Turbo	2.144	182	226	12,0	13,62	5.842.431
Coupe GT	2.226	136	196	8,3	10,36	3.581.431
Coupe GT Quattro	2.226	136	196	8,3	10,37	4.678.681
Quattro	2.144	200	222	9,1	12,02	8.399.985

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Audi 80, Audi 90, Audi Coupé: 28.650. Audi 100 Base: 80.000. **PRECIOS F.F.**

### AUSTIN

Metro 1.3 HLE*	1.275	63	146	7,6	8,93	930.804
Metro 1.3 HLE SP*	1.275	63	146	7,6	8,93	985.804
MG Metro 1300	1.275	71	160	7,2	8,58	1.086.368
Maestro Mayfair 1.6*	1.598	83	165	8,7	10,58	1.515.875
MG Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,8	11,54	1.728.185
Maestro HLS Mayfair*	1.994	100	171	9,3	11,10	1.744.806
MG Montage 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,54	1.983.986

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Metro: 9.567 pesetas; Maestro y Montage: 15.945 pesetas; Rover serie 200: 15.945 pesetas; Rover serie SD 1: 28.703 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5	7,85	826.028
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	7,47	959.144
Y-10 Turbo*	1.049	85	181	8,2	9,54	1.286.495

**OPCIONES:** Techo abrible: A-112: 25.270. Y-10 Fire, Y-10 Turbo: 39.900. Pintura metalizada (todos los modelos): 18.620. Paquete opcional: Check control, vacuómetro,

**Consumo medio:** El consumo medio de cada modelo de esta lista se consigue con el promedio de un 60 por 100 del consumo en ciudad, un 30 por 100 del consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120.

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio total
	c.c.	CV	km/h.	l/100 km.	100 km.	15.000 kms.

### AUTOREPLICIA

AR 90 Roadster	1.592	98	170	10,2	11,66	3.207.975
----------------	-------	----	-----	------	-------	-----------

### BMW

316*	1.766	90	176	9,1	10,94	2.136.125
316 4p*	1.766	90	176	9,1	10,94	2.295.725
318 I	1.766	105	184	8,5	10,42	2.435.375
318 I 4p	1.766	105	184	8,5	10,42	2.694.975
320 I*	1.990	125	191	11,0	12,69	2.946.140
320 I 4p*	1.990	125	191	11,0	12,70	3.105.740
324 d	2.443	86	165	7,2	7,01	2.909.925
325 i*	2.494	171	217	10,0	14,03	3.644.390
325 i 4p	2.494	171	217	10,0	14,03	3.803.990
325 i x 4p	2.494	171	212	10,4	13,08	4.671.150
325 i x 4p	2.494	171	212	10,4	13,08	4.830.750
325 i x 4p	1.990	125	189	9,0	10,36	3.394.500
325 E*	2.893	125	177	12,6	14,10	3.556.350
325 i	2.494	150	197	10,5	12,28	3.858.260
325 i x	2.788	184	212	10,4	13,08	4.357.010
M535i*	3.453	218	228	11,8	14,43	5.779.130
M 5	3.453	286	245	13,2	15,73	10.341.030
524 TD*	2.443	115	185	8,5	7,83	3.734.525
628 CSI	2.788	184	212	8,8	11,73	7.123.410
636 CSI	3.430	218	229	8,7	11,78	8.106.630
M635i CSI*	3.453	286	248	13,8	16,25	10.500.630
728 i	2.788	184	201	9,9	12,66	5.003.390
732 i	3.210	197	208	9,8	12,58	5.863.990
735 i	3.430	218	217	9,8	12,72	7.122.430
745 iA*	3.430	252	226	14,5	16,83	8.368.640

**OPCIONES:** Servodirección: Alfa 75 2.0: 75.000. Pintura metalizada: Alfa 33 SL, Alfa 33 QD, Alfa 33 QV, Sprint QV: 35.000. Resto de la gama: 60.000. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 SL, Alfa 33 QD: 65.000. Alfa 75 2.0, Alfa 75 2.0 TD, Alfa 90 2.0, Alfa 90 2.4 TD, GTV 2.0, Spider 2.0: 80.000. Tapicería de cuero: GTV 2.0, GTV 6 2.5: 130.000. Spider 2.0: 105.000. Paquete opcional Alfa 33 familiar 4x4: Pintura metalizada y ruedas de aleación: 100.000 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

**OPCIONES:** Caja de cambio automática: 325 i, M535 i, 732 i, 735 i, 636 CSI: 89.800 pesetas. Caja de cambio 5 velocidades: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 525 i, 525 e, 525 i, 528 i, 524 td: 69.900 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 745 i, 628 i, 636 i, 636 CSI: 70.800 pesetas; ABS: 320 i, 324 d, 520 i, 524 td: 287.700 pesetas; 325 i, 525 e, 525 i, 528 i, 528 i, 524 td: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 61.300 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, 528 i, M 535 i, M 535 i, M5, 524 td: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 528 i: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 524 td: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 93.200 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 636 CSI, M 636 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 130.200 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 636 CSI, M 636 CSI: 182.100 pesetas. Elevallas eléctrico delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 CSI, 636 CSI, M 636 CSI: 250.000 pesetas; 525 i, 628 i, M 535 i, M5: 231.100 pesetas; 520 i, 525 e, 524 td: 309.400 pesetas; 324 d: 218.900 pesetas. **PRECIOS F. F.**

### CITROËN

Meheri	602	29	100	7,0	7,72	838.016
LNA	652	35	125	5,7	6,56	785.329
LNA 11 E*	1.124	48	139	8,9	9,27	826.004
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	9,28	876.304
Visa	652	35	124	6,8	7,86	803.228
Visa 11 E*	1.124	57	136	9,3	10,16	900.404
Visa Challenger*	1.124	57	136	9,3	10,16	922.704
Visa 11 RE*	1.124	57	136	9,3	10,16	967.403

**OPCIONES:** Aire acondicionado: 308 GTB-GTS: 288.416 pesetas. Pintura metálica: 308 GTB-GTS: 114.346 pesetas. Doble aire acondicionado, 400 I: 250.015 pesetas. Techo eléctrico: Mondial: 194.947 pesetas. Spoiler delantero: 308 GTB-GTS: 83.029 pesetas. Ruedas anchas Pirelli P7: 308 GTB y GTS: 207.815 pesetas. Cubretecho piel: Mondial Cabriolet: 80.883 pesetas.

MODELO	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Coste/km.	Precio total
	c.c.	CV	km/h.	l/100 km.	100 km.	15.000 kms.

Visa TRS 14*	1.390	60	149	6,4	7,64	1.071.404
Visa GTI*	1.580	105	186	8,4	10,06	1.343.075
Visa 17 D	1.769	80	152	5,9	5,38	1.078.804
Visa 17 RD 5V*	1.769	80	152	6,8	5,94	1.154.605
GSA Special	1.299	65	158	5,8	5,20	1.070.104
GSA X1*	1.299	65	154	8,7	9,64	1.157.003
GSA X3	1.299	65	158	8,2	9,21	1.257.605
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,7	9,64	1.141.204
BX	1.360	62	155	7,05	9,20	1.205.204
BX Caribe*	1.360	72	161	8,0	9,64	1.258.004
BX 14 E*	1.360	72	161	8,0	9,64	1.341.004
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,64	1.405.604
BX 16 TRS*	1.580	82	171	9,3	10,65	1.589.575
BX TRS Break*	1.995	105	182	7,7	9,39	2.094.204
BX 19 GT*	1.995	105	191	8,1	9,73	1.755.404
BX SPORT*	1.995	126	198	9,8	12,52	2.246.051
BX 19 D*	1.995	65	151	7,2	6,80	1.647.605
BX 19 TRD*	1.995	65	151	7,2	6,80	1.827.304
BX RD Break*	1.995	65	148	7,2	6,80	2.027.704
CX 22 TRS*	2.165	115	183	10,6	12,24	2.101.275
CX 25 GTI*	2.500	138	188	12,5	14,88	2.902.650
CX Prestige	2.500	138	188	12,9	15,25	4.025.749
CX 25 GTI Turbo*	2.500	168	214	13,0	15,33	3.778.751
CX 25 RD	2.500	75	158	7,1	6,86	2.334.403
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	169	10,0	9,52	3.038.374
CX 25 RD Turb. Fam.*	2.500	95	159	10,2	9,65	3.293.975

**OPCIONES:** Pintura metalizada: LNA, todas las versiones: 13.433 pesetas; Visa 11 RE, Visa 17 RD, Visa GTI: 22.876 pesetas; GSA, todas las versiones: 31.255 pesetas; BX, todas las versiones, excepto Caribe, Sport y Base: 31.388 pesetas; CX, todas las versiones: 39.900. Llantas de aluminio: LNA 11 RE: 42.955 pesetas; Visa GTI: 71.953 pesetas; BX 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 48.944 pesetas; CX Prestige automático: 69.850 pesetas. Elevallas eléctrico y cierre centralizado: Visa GTI, BX 14 RE: 34.979 pesetas. Caja de cinco velocidades: Visa 17 RD, GSA, todas las versiones: 29.127 pesetas. Aire acondicionado: BX 16 TRS, 19 GT, 19 D, 19 TRD: 123.025 pesetas. Dirección asistida: BX 16 TRS, 19 D, 19 TRD: 65.702 pesetas. ABS: CX 25 GTI, 25 TRD Turbo, 25 RD Turbo: 268.000 pesetas. Ordenador: CX Prestige, Prestige Turbo: 39.900. Caja automática: CX 25 GTI: 162.950 pesetas. Lunas tintadas más parabrisas laminado: LNA 11 RE: 10.108 pesetas; Visa 11 RE, 17 RD: 13.832 pesetas. Lunas tintadas más cortinillas traseras: BX 14 RE, 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 14.783 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

### DE TOMASO

Longchamp	5.769	300	240	17,2	19,17	7.751.963
Panaro GT8	5.769	300	280	16,2	18,28	6.980.493

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Longchamp: 285.180 pesetas. Faros antiniebla delanteros-traseros: 55.374 pesetas. Bloqueo central de cerraduras: 65.022 pesetas. Encendido electrónico: 28.836 pesetas. Selicollado madera: 76.104 pesetas. Tratamiento diñol: 32.344 pesetas. Versión cuero natural: 180.746 pesetas. Motor GR/376: 288.383 pesetas. Asientos eléctricos: 110.350 pesetas. Servodirección: 60.000 pesetas. Aire acondicionado: 265.180 pesetas.

### FERRARI

308 GTB*	2.927	240	250	15,5	17,73	10.328.175
308 GTB*	2.927	240	250	15,5	17,74	10.679.646
Mondial	2.927	240	240	11,1	13,92	11.431.318
Mondial Cabriolet*	2.927	240	242	17,3	19,33	12.630.763
400 I*	4.823	315	234	23,7	24,96	16.341.036
Testarossa*	4.942	390	290	18,4	20,48	24.072.737

**OPCIONES:** Aire acondicionado: 308 GTB-GTS: 288.416 pesetas. Pintura metálica: 308 GTB-GTS: 114.346 pesetas. Doble aire acondicionado,

PRECIOS

# Mercado

Modelo	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	total

dos los modelos, 58.000 pesetas. **Portaequipajes trasero:** Todos los modelos, 40.000 pesetas. **Tapón gasolina con cerradura:** Todos los modelos, 2.500 pesetas. **Manivelas de puertas:** Todos los modelos, 12.500 pesetas. **Correa capot:** Todos los modelos, 10.500 pesetas. **Pintura anticorrosión:** Todos los modelos, 24.500 pesetas. **Color especial de pintura:** todos los modelos, 21.500 pesetas. **Funda rueda de repuesto:** Todos los modelos, 9.500 pesetas. **Apoyacabezas:** Todos los modelos, 37.000 pesetas. **Capotas en color:** Todos los modelos, 33.500 pesetas.

## NISSAN

Cherry Europe GTI*	1.490	95	168	10,6	12,23	1.265.076
Patrol Carro Bato*	2.820	76	124	11,8	9,77	2.122.184
Patrol Carro Alto	2.820	76	124	11,6	9,78	2.397.704
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,8	9,77	2.012.424
Patrol Carro 6 Cil.*	3.246	95	138	12,7	11,18	2.329.395
Vanette 5 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,49	1.441.204
Vanette 8 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,49	1.546.484

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Vanette, Patrol: 17.920 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Corto 4 cil., Corto 6 cil., Largo 6 cil.: 48.160 pesetas. **Asientos en sentido de marcha:** Corto techo alto 4 cil.: 18.480 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

## OPEL

Carra City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	803.428
Carra LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	831.241
Carra LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	867.319
Carra LS 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	850.380
Carra LS 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	886.458
Carra LS 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	8,16	888.142
Carra LS 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	8,16	924.219
Carra LS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,24	907.282
Carra LS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	8,24	943.359
Carra GL 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	869.380
Carra GL 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	905.459
Carra GL 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,61	888.520
Carra GL 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,61	924.598
Carra GL 1.2 4V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,24	926.281
Carra GL 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	8,16	962.360
Carra GL 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,24	945.421
Carra GL 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	8,25	981.498
Carra GLS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	8,25	978.867
Carra GLS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	8,25	1.016.878
Carra GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.052.252
Carra GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.058.179
Carra GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,68	1.144.349
Carra TR LS 1.2 4V 2P	1.196	55	152	7,3	8,42	899.367
Carra TR LS 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,42	955.417
Carra TR LS 1.2 5V 2P	1.196	55	149	7,1	8,24	918.505
Carra TR LS 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	8,25	974.556
Carra TR LS 1.3 5V 2P	1.297	70	162	7,6	8,68	968.267
Carra TR GL 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,42	994.845
Carra TR GL 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	8,25	1.013.983
Carra TR GL 1.3 5V 4P	1.297	70	162	7,6	8,68	1.063.745
Carra TR GLS 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	8,25	1.051.281
Carra TR GLS 1.3 5V 4P	1.297	70	162	7,6	8,68	1.092.582
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,59	1.530.431
Kadett GL 1.6*	1.598	90	169	8,2	10,14	1.594.166
Kadett GSI 1.8*	1.796	115	201	9,0	10,85	1.915.419
Kadett GSI 1.8 SP	1.796	115	201	9,0	10,85	1.997.207
Kadett 1.8 GLD*	1.598	95	170	8,3	9,63	1.679.072
Ascona LS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,63	1.844.447
Ascona LS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,63	1.716.643
Ascona GLS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,63	1.756.396
Ascona GLS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,63	1.880.978
Ascona GLS 1.6 4P*	1.796	115	185	9,4	11,19	1.924.533
Ascona GLS 1.6 5P*	1.796	115	185	9,4	11,20	2.019.117
Ascona GT 1.8 2P*	1.796	115	190	8,8	11,56	1.851.394
Ascona LS Diesel 4P	1.598	54	143	6,8	5,73	1.782.984
Ascona LS Diesel 5P	1.598	54	143	6,8	5,73	1.847.286
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,8	9,63	1.952.706
Manta Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	13,29	2.393.746
Rekord LS 2.0 S	1.979	100	185	10,4	12,06	1.917.836
Rekord LS 2.2*	2.200	115	187	9,8	11,47	2.044.826
Rekord CD 2.2*	2.200	115	187	9,8	11,55	2.333.282
Rekord Diesel	2.260	71	160	7,3	6,99	2.310.752
Rekord LS 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	8,17	2.412.285
Rekord CD 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	8,17	2.588.763
Senator C 2.0 I	2.969	180	210	9,9	12,64	3.771.485
Senator C 3.0 I Anl.*	2.969	180	200	13,4	15,69	4.430.896
Monza C 3.0 I	2.969	180	205	13,1	15,42	3.659.487
Monza GSE 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	15,42	3.793.785

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones): 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones): 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.896 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **Dirección asistida:** Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas.

## PEUGEOT

205 XL*	1.118	55	146	7,0	8,16	924.382
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,94	1.069.359
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	8,16	959.760
205 GR*	1.294	65	150	9,0	9,03	1.051.670
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,94	1.100.747
205 GT*	1.442	83	167	8,6	9,63	1.209.249
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	9,63	1.279.872
205 GTX*	1.592	94	180	7,6	9,61	1.289.165
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	10,06	1.867.200
205 XLD*	1.769	80	155	6,6	5,81	1.144.318
205 BLD*	1.769	80	155	6,6	5,81	1.179.430
205 SRD*	1.769	80	155	6,6	5,82	1.275.057
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,98	1.657.212
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,99	1.904.193
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,99	2.020.302
505 GTI A.A.*	2.165	130	176	11,0	12,44	2.410.170
505 Turbo Inyección*	2.155	160	200	12,0	13,57	2.993.774
505 GLD	2.498	76	150	8,6	7,75	1.943.029
505 GRD	2.498	76	150	8,6	7,75	2.147.051
505 GHD (an.)	2.498	76	146	8,6	7,87	2.554.164
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,18	2.378.570
505 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	8,07	2.586.591
505 GTDT Fam.*	2.498	95	167	9,3	8,20	3.420.513
604 GTD Turbo	2.498	95	158	8,7	7,95	3.426.572

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 205, 11.300 pesetas; 505, 29.700 pesetas. **Elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas y tapón con llave:** 205 XR y 205 SR, 21.400 pesetas. **Elevalunas eléctricos y cerraduras centralizadas:** 505 (toda la gama), 26.000 pesetas. **Llantas de aleación:** 205 GTI, 23.750 pesetas; 505 GTI, 62.850 pesetas.

## PORSCHE

924 S*	2.479	150	214	10,6	13,28	5.621.840
944*	2.479	163	217	11,2	13,81	6.494.379
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	16,90	9.103.370
911 Carrera*	3.164	231	242	13,2	15,60	9.103.370
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	15,60	9.589.700
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	15,62	10.337.900
911 Turbo*	3.299	300	260	11,8	14,59	14.916.070
928-S Coupé*	4.664	300	248	22,2	23,60	12.571.711

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 924 S, 944, 944 Turbo: 143.762 pesetas; 911 Carrera (toda la gama): 180.240 pesetas; 928 S: 214.873 pesetas. **Spóiler delantero y trasero:** 911 Carrera (todos los modelos): 372.399 pesetas. **Techo corredizo eléctrico:** 924 S, 944, 944 Turbo: 228.855 pesetas; 911 Carrera (todos los modelos): 296.187 pesetas; 928 S: 312.256 pesetas. **Amortiguadores deportivos:** Todos los modelos: 81.447 pesetas. **Llantas de aleación (negras) con neumático:** 911 (todos los modelos): 417.458 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Todos los modelos: 171.882 pesetas. **Cerradura centralizada:** Todos los modelos, excepto 911 Turbo y 928 S: 77.086 pesetas. **Aire acondicionado:** 911 Carrera (todos los modelos): 450.788 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

## RENAULT

R4 TL*	1.108	38	125	6,7	7,72	689.302
R5 C*	956	41	136	7,2	7,56	756.429
R5 TL 3P*	1.108	46	138	7,4	7,73	634.177
R5 TL 5P*	1.108	46	138	7,4	7,73	886.396
R5 GTL 3P*	1.237	55	148	7,8	8,52	946.868
R5 GTL 5P*	1.237	55	148	7,8	8,52	999.215
R5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,6	8,68	1.063.389
R5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,6	8,68	1.115.609
R5 GT Turbo*	1.397	115	198	8,5	10,15	1.335.712
R5 GT Turbo Comp.*	1.397	115	200	8,1	9,81	1.467.357
R5 GTD 3P*	1.595	55	148	6,7	5,88	1.143.587
R5 GTD 5P*	1.595	55	148	6,7	5,88	1.195.161
R6 GT*	1.108	45	133	8,5	9,40	881.626
R6 GTI*	1.237	56	149	7,1	8,25	1.069.423
R9 GTL*	1.397	60	153	7,5	8,60	1.127.960
R9 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,95	1.239.490
R9 TXE*	1.721	82	171	8,0	9,03	1.322.385
R9 GTD*	1.595	55	147	7,0	6,06	1.288.615

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones): 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones): 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.896 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **Dirección asistida:** Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas.

Modelo	Cilindrada	Potencia	V. máx.	Consumo	Precio
	c.c.	CV	km/h.	litros/100 km.	total

Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. **Retrvisor pasajero eléctrico:** Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. **ABS: Monza y Senator:** 267.112. **Elevalunas eléctricos delanteros:** Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. **Techo solar deslizable y transparente:** Corsa GT: 40.678 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.651 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 67.844 pesetas. **Autoblocante trasero:** Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

## ROVER

Rover 216 SE*	1.588	83	162	7,9	9,88	1.558.770
Rover 216 Vitesse*	1.588	102	174	8,0	9,97	1.833.614
Rover 2600 S*	2.597	132	187	9,1	11,04	2.621.150
Rover VDP EFI*	3.532	193	203	10,1	11,93	3.942.150
Rover Vitesse*	3.532	193	205	13,7	15,94	3.823.150
Rover 2.4 SD*	2.393	91	172	9,6	8,50	2.727.775
Range Rover 2P 5V*	3.528	126	155	18,5	20,11	3.026.911
Range Rover Vogue*	3.528	126	155	18,5	20,12	3.613.442

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Rover 216, 18.315 pesetas. Rover, 34.384 pesetas. **Techo practicable manual:** Rover 2.400 y 2.600, 49.810 pesetas. **Llantas de aleación:** Rover 2.400 y 2.600, 99.676 pesetas. **Tapicería de cuero:** Rover 2.400 y 2.600, 74.767 pesetas.

## SAAB

900 1.2P	1.985	118	175	9,6	11,38	2.376.433
900 1.3P	1.985	118	175	9,6	11,38	2.525.955
900 1.4P	1.985	118	175			

## COCHES USADOS (En miles de pesetas)

Desde esta semana, ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.



### ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfaud	810	750	700	645	490	450	420	330
Alfaud TI	865	800	735	680	510	480	440	380
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	290	230
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	420	330
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	490	380
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	650	610	570	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	300
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	400
Giulietta 1800	1065	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1900	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Valenz	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2800	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

### AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	945	885	745	560	520	480	450	-
80 GLE	1000	940	800	710	-	-	-	-
80 CD	1400	1300	1000	-	-	-	-	-
80 GLD	1620	1500	1200	-	-	-	-	-
80 CD TD	2000	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	2400	-	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	360
100 CC	1900	1700	-	-	-	-	-	-
100 CD	2300	2100	1460	1205	1010	930	-	-
100 CD Diesel	2300	2100	1460	1205	1010	930	-	-
100 CC D	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	-	1700	1500	1280	-	-	-	-
200 CD	3500	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2100	1900	1600	-	-	-	-	-
Quattro	4300	3800	-	-	-	-	-	-

### AUSTIN

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

### BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	1500	1280	1140	810	710
520 i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
625 i	2485	2300	2150	1565	1390	1190	1100	1030
528	-	-	-	-	-	-	1230	1140
528 i	2600	2400	2200	1750	1520	-	-	-
318 i	1730	1600	1250	1150	900	830	760	710
320	-	-	1425	1325	1190	1000	880	830
320 i	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323 i	2270	2100	1860	1570	1390	1150	-	-
728 i	2915	2700	2500	2240	1980	1780	-	-
735 i	3890	3600	3200	2900	2560	2370	-	-
745 i	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
633 CSI	-	-	-	3075	2710	2500	2330	2190
635 CSI	4880	4500	4000	3600	3230	3040	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
316	1700	-	-	-	-	-	-	-

### CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	200	170	150	100
Dyane 6	310	295	270	240	205	180	160	120
Mohar 4p.	405	380	350	320	280	250	210	170
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	600	570	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	170	140	110	-
GS Club	-	-	-	-	190	160	130	-
GS Palas	-	-	-	-	220	195	170	-
GS X2	-	-	-	-	250	210	180	-
GS Break	-	-	-	-	180	160	130	-

### FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	190	170	140	-
CX 4V	-	-	-	-	-	-	340	295
CX 5V	-	-	-	-	570	520	450	-
GSA 1100	-	405	365	325	280	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	355	325	280	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	280	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	360	-	-	-
GSA X3	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Palas	1600	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2500 Die. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

### FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	360	300	280	240	210
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta L 957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	580	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	690	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	680	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	685	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.8	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	760	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	470	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	620	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	600	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	660	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	785	740	680	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	995	855	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	950	855	-	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	950	855	-	-	-	-	-
Granada GLS 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	950	810	-	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1765	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	-	760	620	-	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	1205	945	865	720	-	-	-	-
Capri 2.8i	1170	1080	990	-	-	-	-	-
Sierra L 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1250	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1365	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1585	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1500	-	-	-	-	-	-	-

### FIAT

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

### MERCEDES BENZ

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
190 D	2400	-	-	-	-	-	-	-
200 D	2100	1900	1700	1600	1500	1400	1300	1200
240 D	2200	2000	1800	1700	1600	1500	1400	1300
300 D	2800	2600	2400	2300	2200	2100	2000	1900
300 TD								

# Mercado

Modelo	Cilindros	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
<b>GUZZI</b>				
V-85	643,4	52	—	702.798
V-85 Custom*	643,4	52	164	720.595
V-85 Lario	643,4	58	—	855.421
V-85 TT	643,4	—	—	787.801
850 T-5*	844	87	188	788.871
850 La Mans II	844	78	—	857.037
1000 SP	948,8	87	—	889.255
1000 California II	948,8	71	—	1.118.283
La Mans 1000*	949	82	225	1.151.140
<b>HONDA</b>				
PXZ-50	49	—	—	103.900
PX-50R (Ar. elec.)	49	—	—	134.900
MBX 75	74,5	12	—	257.000
Scopy SH-80*	78,6	8	—	199.900
CS-125	124	12	—	259.900
XL-200 R	196	18	—	374.900
XL-200 Pile-D	196	18	—	399.900
VF-500 F	490	70	—	879.000
VF-600 F2	490	70	—	969.000
XL-600 LM P. D.*	508	44	—	949.000
CBX-750 F*	747	91	211	1.099.000
VF-750 F*	746	86	212	1.060.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.869.000
<b>HUSQVARNA</b>				
125 XC	124	—	—	436.700
250 XC	245	—	—	476.400
500 XC	488	—	—	497.000
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	—	—	494.500
<b>JAWA</b>				
260	343,5	23	—	235.000
<b>KAWASAKI</b>				
KZ 550*	553	52	178	699.210
KZ 550 B	553	55	—	696.580
KLR 900 E	994	48	—	855.750
GPZ 900 R	932	78	—	899.750
GPZ 900 R	908	115	—	1.148.750
<b>KTM</b>				
GS 125 End.	123,8	31,5	—	405.900
MX 125	123,5	26	—	409.900
GS 250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	480.000
GS 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	45	—	515.000
<b>LAMBRETTA</b>				
125 Electr.	123	5	—	158.806
200 Linea	198	9,7	—	181.853
200 Electr.	198	9,7	—	189.323
<b>LAVERDA</b>				
1000 RDS	981	104	—	965.000
<b>MERLIN</b>				
DG 7 125	124,5	—	—	297.209
DG 7 212	212	—	—	296.800
DG 3 R	—	—	—	380.000
CRESTA	346,8	—	—	340.000
<b>MORINI</b>				
125 Nova	123,5	12	—	258.000
250 Z C	238,5	25	138	339.000
350 X-2	344,1	39	160	585.000
<b>MZ</b>				
ETZ 250*	243	21	130	250.000
<b>MONTESA</b>				
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.500
Enduro 80 HT	78,6	—	72	135.300
Enduro 250 HT	246,3	—	119	245.500
Enduro 300 HT	348,6	—	130	264.700
Impala 125	124,9	10	100	102.300
Impala 175	174,7	12	100	191.000
<b>MORINI</b>				
125 Nova	123,5	12	—	258.000
250 Z C	238,5	25	138	339.000
350 X-2	344,1	39	160	585.000
<b>MZ</b>				
ETZ 250*	243	21	130	250.000
<b>OSSA</b>				
250 Trial	250	—	130	289.084
350 Trial	303	—	—	352.674
250 Desert	244,2	—	—	248.480
250 TE	244,2	—	—	237.300
250 Copa	250	—	160	242.430
250 F-3	250	160	—	289.833
<b>PUCH</b>				
X-10	46,8	—	—	79.400
M	45,5	—	—	49.400
Mini PA	45,5	—	—	100.300
Mini Pe Negro	45,5	—	—	102.400
Monza I	45,5	—	—	120.400
<b>RIEJU</b>				
Lido Vario	73	6,5	—	208.000
74 M-82 FD	71,8	6,8	—	228.310
<b>SUZUKI</b>				
GSX 400 E	395	—	—	635.000
GSX 550 ES*	549	58	192	850.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.040.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000
GSX 1.100 S Kat.*	1.074	104	231	1.149.000
<b>VESPA</b>				
Vale	49,7	—	—	88.120
Vespino	49,7	—	—	99.456
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	146,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
150 200	197,9	10,2	110	243.390
<b>YAMAHA</b>				
DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	368.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
X5 400	399	45,5	175	586.200
XT 900*	595	44	166	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

# BMW 320i SEIS CILINDROS EN LINEA BMW



Vitaloni 30

El prestigio de este modelo de la Serie 3 de BMW se explica fácilmente: es el único automóvil de dos litros con 6 cilindros. Un alarde que permite obtener ahora, con su nueva potencia de 129 caballos, un consumo de tan solo 6,2 litros a 90 Km/h. Y algo más que sólo los 6 cilindros puede proporcionar: más potencia junto con un menor consumo y una suavidad de funcionamiento y ausencia de vibraciones incluso en altas velocidades. Un automóvil que alcanza 197 Km/h., que incorpora la inyección electrónica L-Jetronic

con corte de combustible en deceleración, el Check Control. Indicador Instantáneo de Consumo y una amplia lista de innovaciones tecnológicas que difícilmente se encuentran incluso en los modelos cumbre de otras grandes marcas. Si a todo esto añadimos la versatilidad que proporcionan al BMW 320i sus distintas opciones, tendremos un automóvil capaz de adaptarse a las exigencias más personales. Desde el deportivo de dos puertas con opciones como el equipamiento especial aerodinámico, Sistema

Antibloqueo (ABS) a las cuatro ruedas, llantas de aluminio, caja de cambio y suspensión deportiva, hasta la versión de cuatro puertas, amplia y confortable, perfectamente adaptable a un uso más familiar. Conozca el BMW 320i y haga su personal versión de este versátil vehículo desde 2.183.000 F.F. con posibilidad de financiación y leasing. Un modelo exclusivo de 6 cilindros en línea BMW. Único en su clase.



## NOTICIAS DE EMPRESA



### BUGATTI, TAMBIEN

**C**HANDALS, chaquetas y todo tipo de ropa deportiva componen la colección primavera-verano 86 que Paul Fitoussi ha presentado en Francia bajo el logo de Bugatti, junto a uno de estos míticos automóviles. Desde 1978 esta línea deportiva para hombres goza de clientes incondicionales que, además de vestir ropas Bugatti, pueden llevar también relojes de la marca,

maletas o perfumes, todos ellos con un estilo propio que mantiene las constantes de lujo y perfección que fueron los lemas de la mítica marca de automóviles.

### IMOS, EN ESPAÑA

**L**UCAS Servicio España y Vitaloni —empresa italiana fabricante de los conmutadores Imos— han suscrito un acuerdo según el cual Lucas Service se convierte en importador y distribuidor exclusivo de estos

interruptores para todo el territorio nacional. Imos es una de las marcas líderes en Europa y tiene una importante penetración entre las más prestigiosas marcas de automóviles. Con este acuerdo, Lucas Service ofrecerá, a través de su red de distribución, una de las más completas gamas de interruptores, además de los equipos autoeléctricos Magneti Marelli.

### EL MEJOR TRANSPORTISTA

**M**IGUEL García Moreno, de Cartagena, ha sido proclamado como mejor

transportista del año en un programa de radio especial del diario «Firestone Informa», que se emitió el pasado 3 de febrero por la Cadena SER. Los méritos profesionales y humanos de este conductor de autobús le valieron el galardón concedido por un jurado compuesto por el director general de Firestone Hispania, Gonzalo Galán; el comandante Rafael Garabito, que representaba a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil; Luis Fernando Medina, director de «Velocidad» y en representación de los informadores del motor, y Mariano de la Banda, por la Cadena SER.



**FRENTE A FRENTE**

**FORD FIESTA XR2 CONTRA  
PEUGEOT 205 GTX**

**CHOQUE VITAMINICO**



**E**N consonancia con las modas actuales, Peugeot ha lanzado al mercado una nueva versión de su popular 205 —el GTX— con un carácter eminentemente deportivo. Existen en nuestro país diversas opciones de este tipo de vehículos, pero por tamaño, potencia y similitud de soluciones mecánicas su más directo rival

será el Ford Fiesta XR2, con quien lo enfrentamos en esta prueba. Ambos coches pertenecen al segmento de los polivalentes, el de mayor número de ventas de España, y van destinados a un público joven que no se conforma con tener un utilitario igual que el de sus vecinos y quiere que su vehículo tenga ciertos distintivos interiores y ex-

teriores, además de unas condiciones ruterías superiores a la media normal. El XR2 y el nuevo 205 cumplen a las mil maravillas su misión en el uso cotidiano y se convierten en aspirantes a coches de carreras en cuanto el conductor decide bajar a la familia y hacerse una excursión, con cierta alegría, por carretera. Buena prueba de ello es que

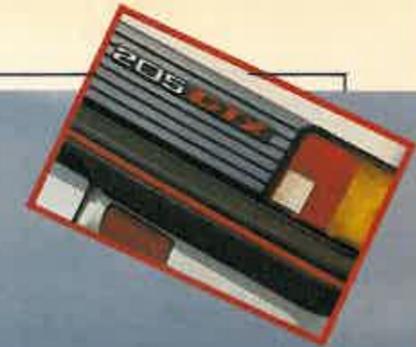
sus respectivas marcas fabricantes los han elegido como base para las fórmulas de promoción que ellas mismas organizan: el Fiesta en la Copa Ford de Rallyes, junto al Escort RS Turbo, y el 205 en un campeonato de circuitos todavía sin definir. El Ford Fiesta XR2 es un viejo conocido de los aficionados españoles. Su

## FRENTE A FRENTE



El Ford Fiesta XR2 tiene una suspensión bastante dura y apenas balancea en curvas de apoyo fuerte. El comportamiento es francamente bueno, aunque el eje trasero provoque reacciones bruscas.

## FRENTE A FRENTE



Una de las cualidades más destacables del nuevo Peugeot 205 GTX es su brillante comportamiento. Las suspensiones de este modelo logran, además, un buen equilibrio entre eficacia y confort.

lanzamiento se produjo a finales de 1981, pero al inicio de la primavera de 1984 sufrió una profunda remodelación que afectó tanto a la carrocería e interiores como al apartado mecánico, en el que se sustituyó el viejo motor denominado Kent por el más moderno CVH, construido en aluminio. El resultado es bastante satisfactorio: se ha ganado en potencia a bajo régimen, con lo que la conducción se hace más relajada y cómoda.

El Peugeot 205 GTX acaba de ser presentado a la prensa hace escasos días. Es un producto exclusivo del mercado español, que pretende satisfacer a aquellos clientes que miraban con ojos de deseo al 205 GTi, pero a los que su economía no les permitía acceder a un coche de importación por lo elevado de su precio... todavía. De hecho, los interiores del nuevo modelo son casi iguales a los del francés, salvo pequeños detalles como la moqueta o la falta de algún manómetro en el cuadro de

instrumentos. Sin embargo, el motor del GTi no tiene nada que ver con el del GTX: es el veterano 1.600 c.c. que monta en la actualidad el Talbot Solara Escorial y con el que han estado equipados varios modelos de la marca,

aunque se le han introducido algunas mejoras que dejan la potencia en 94 caballos.

El 205 GTX y el Fiesta XR2 tienen sus mejores argumentos de ventas en unas prestaciones elevadas, una estabilidad a toda prueba y una habitabilidad y confort honestos, que permiten hacer con ellos una utilización mixta sin ningún tipo de problemas: sirven como coches para pasear tranquilamente con la familia y a la vez permiten realizar unos pinitos en la carretera cuando la disposición del conductor es favorable.

grar buenas prestaciones y un comportamiento de primera línea, aunque para ello se deba sacrificar el confort de los ocupantes; es difícil lograr un equilibrio de suspensiones. En el nuevo Peugeot 205 GTX han conseguido un buen compromiso entre eficacia y comodidad. A pesar de la mayor dureza de la amortiguación con respecto a sus hermanos de gama, se viaja muy cómodo en su interior. En el Fiesta no ocurre lo mismo, los amortiguadores tienen una dureza bastante superior a lo normal, con lo que se consigue una estabilidad a toda prueba, pero que va en detrimento del confort de los viajeros.

Los asientos delanteros tienen unas formas anatómicas muy buenas en ambos casos y recogen el cuerpo correctamente en zonas viradas. Conviene, no obstante, hacer ciertas distinciones entre los de un coche y otro. En el Ford,

los riñones quedan bien amarrados, sin embargo, de ahí para arriba no sujetan lo suficiente. En el Peugeot no ocurre este problema y, además, el ruido es algo más duro, lo que se agradece cuando llevamos un rato sentados, ya que

la fatiga es menor. En los asientos traseros también hay diferencias, aunque en los dos vehículos el espacio es similar y pueden viajar dos adultos sin estrecheces, con un tercero la cosa cambia. En el Fiesta se puede abatir un tercio del asiento o todo él completo, pero esto no afecta para nada a la forma de la butaca, que es toda corrida. Por el contrario, la forma de abatirse en el 205 es mitad y mitad y cada una de estas mitades está formada por asientos individuales, con lo cual hay un pequeño levantamiento entre ambos. Esto se traduce en que el Ford puede admitir a un tercer pasajero, en caso de ser necesario, con cierta comodidad, mientras que en el Peugeot una persona más tendrá que ir sentada a caballo entre las dos partes de la butaca y no podrá encontrarse a gusto.

En la parte delantera la anchura es superior en el modelo de origen francés en seis centímetros. Detrás la diferencia a favor del Fiesta es escasa, pe-

### FICHA TÉCNICA



#### FORD FIESTA XR2

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.598 c.c. (80 x 79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Un carburador bicuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 40 litros. Potencia máxima: 96 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 13,5 mkg. a 4.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 9,0 km/h.; 2.ª, 14,8 km/h.; 3.ª, 22,2 km/h.; 4.ª, 29,7 km/h.; 5.ª, 37,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 6 x 13 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 13.

**PESO** En orden de marcha: 840 kg.

### CONSUMO



	Litros/100 km.	
	Fiesta	205
<b>CIUDAD</b>		
A 27,5 km/h. de promedio	13,6	11,2
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h. de cruceo	6,2	6,3
En conducción rápida	12,9	10,0
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h. de cruceo	8,1	7,2
A 140 km/h. de cruceo	10,7	10,0
<b>C. MEDIO PONDERADO</b>		
Litros/100 km	10,8	9,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	370	540

### SONORIDAD



	Fiesta		205	
	dB	dB	dB	dB
Al ralentí	54,5	51,9		
A 60 km/h.	68,4	66,4		
A 90 km/h.	70,4	67,8		
A 120 km/h.	73,3	74,6		
A 140 km/h.	76,5	76,8		
A tope	81,6	80,1		

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

### FICHA TÉCNICA



#### PEUGEOT 205 GTX

**MOTOR** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.592 c.c. (80,6 x 78 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: 1 carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,35 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 94 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 13,7 mkg. a 4.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 8,2 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 20 km/h.; 4.ª, 25,4 km/h.; 5.ª, 31,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

**RUEDAS** Llantas: De aleación, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.

**PESO** En orden de marcha: 850 kg.

**Precio en la calle:**  
1.203.558 ptas.

Fecha de presentación: Marzo de 1984.  
Fabricante: Ford España, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 400.  
Plazo de entrega: Inmediato.

#### VIRTUDES

- Presentación atractiva
- Comportamiento
- Precio competitivo

#### DEFECTOS

- Desarrollos de cambio muy largos
- Dirección pesada
- Supresión trasera brusca

**Precio en la calle:**  
1.289.165 ptas.

Fecha presentación: Febrero de 1986.  
Fabricante: Automóviles Talbot, S. A.  
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.  
Número de talleres: 435.  
Plazo de entrega: Inmediato.

#### VIRTUDES

- Comportamiento
- Dirección
- Prestaciones

#### DEFECTOS

- Plazas traseras justas
- Aspecto exterior poco deportivo
- Ventilación escasa

**FRENTE A FRENTE**



El motor del Fiesta es elástico, pero se ve penalizado por los largos desarrollos del cambio. Los asientos delanteros ofrecen una buena sujeción. El trasero tiene la posibilidad de abatirse todo entero o un tercio nada más.

ro el paso de rueda le come más parte del asiento al Ford que al Peugeot. Las piernas de los acompañantes tienen el mismo espacio en los dos.

La postura de conducción, un tema importante en vehículos deportivos, es buena en cualquiera de los dos, pero la pequeña diferencia existente se inclina del lado del nuevo 205. El Fiesta se ve penalizado porque el volante va ligeramente inclinado hacia la izquierda y hay momentos en que un brazo queda encogido y el otro estirado.

Los cuadros de instrumentos del XR2 y el GTX tienen los mismos relojes de información, pero el equipamiento en general es más completo en el Peugeot 205. El Fiesta es bastante sobrio de aspecto y se echan en falta algunos elementos importantes, como el testigo de reserva de combustible, y otros de confort, como las cerraduras centralizadas o los elevavinas eléctricos.

Donde el Fiesta es superior es en el acabado. En Peugeot han mejorado sensiblemente, pero todavía no han conseguido una terminación tan cuidada como la de Ford.

También el de Almusafes es mejor en climatización. En él se puede conseguir la temperatura adecuada sin necesidad de utilizar el ventilador, mientras que en el Peugeot la entrada de aire es escasa si éste no va conectado; la calefacción funciona bien, pero la climatización no tanto.

**AL VOLANTE: SUAVIDAD FRENTE A AGRESIVIDAD**

El comportamiento de cualquiera de los protagonistas de la prueba no merece ningún reproche, aunque las soluciones adoptadas por cada fabricante hayan sido diferentes para llegar a una misma eficacia. En Ford han utilizado unas suspensiones similares a las que se emplean en competición: son bastante



**EQUIPAMIENTO**

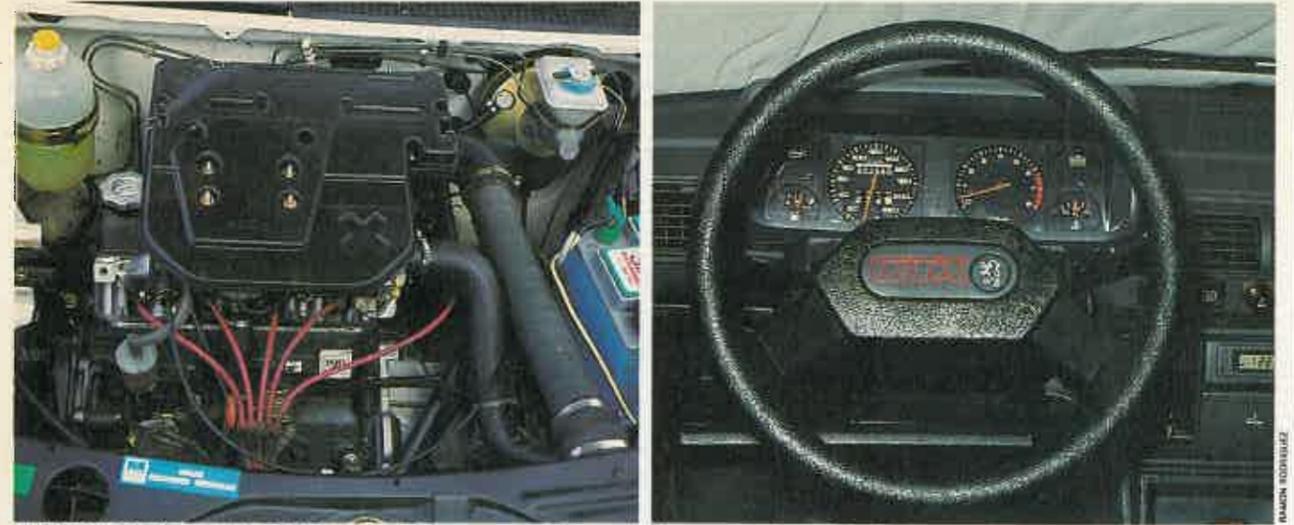
	Fiesta	205
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevavinas eléctrico (del./tras.)	NO/-	SI/-
Cerraduras centralizadas	NO	SI
Luz lectura mapas	NO	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Precupido de radio	SI	SI
Limpia-lavavina trasero	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI

**OPCIONES:** Ford Fiesta XR2, techo solar practicable: 40.698 pesetas. Cinturones traseros de inercia: 26.733 pesetas. Pintura metalizada: 14.497 pesetas. Todos los precios con IVA incluido.

duras, con lo que el coche parece una tabla que no se mueve de la ruta marcada, pero esta dureza va un poco en detrimento del confort. En Peugeot también se han endurecido las suspensiones con respecto a los modelos existentes hasta el momento y, a pesar de todo, el resultado es excelente, tanto desde el punto de vista de la estabili-



**FRENTE A FRENTE**



El 205 lleva el mismo motor del Solaris Escorial, pero con mejoras que dejan su potencia en 94 caballos. El interior es prácticamente igual que el del GTI. Los asientos delanteros sujetan bien y el trasero se puede abatir por mitades.



dad como de la suavidad para los ocupantes. El 205 es, además, más fácil de conducir que el Fiesta, puesto que el eje rígido trasero de éste hace que sus reacciones en curvas o zonas bacheadas sean más imprevisibles y difíciles de controlar para un conductor no muy experto.

Los motores tienen potencias simila-

**FRENOS**

	DISTANCIA DE FRENADO (en metros)	
	Fiesta	205
A 60 km/h.	13,9	11,0
A 100 km/h.	38,8	33,2
A 120 km/h.	52,1	52,0

**PRESTACIONES**

	Fiesta	205
VELOC. MÁXIMA km/h.	171,0*	172,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,6	17,7
1.000 m. salida parada	32,3	33,3
De 0 a 100 km/h.	11,0	10,6
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	18,9	19,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,4	21,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	35,2	33,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	39,6	37,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,4	9,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	17,4	14,3

\* En cuarta.

res y ambos se recuperan con cierta facilidad. El del Ford Fiesta está construido en aluminio y el del 205 es el conocido 1.600 c.c. que montan desde hace varios años algunos modelos de la marca Talbot, como el Horizon y el Solaris Escorial. Para sacarle los cuatro caballos que existen de diferencia entre el GTX y estos vehículos mencionados, se ha montado el escape del 205 GTI, un carburador nuevo, y han variado la distribución.

El Peugeot es algo menos bebedor que el Fiesta, en cuanto a gasolina se refiere. Si a esto unimos que el 205 tiene una capacidad del depósito de gasolina superior en diez litros, podremos recorrer muchos más kilómetros sin repostar con el modelo de Villaverde.

El capítulo de prestaciones también es favorable al GTX, aunque en aceleración quedan casi empatados. En velocidad máxima, la diferencia no es muy importante, pero en recuperaciones la cosa cambia. El Ford Fiesta se ve seriamente penalizado por un desarrollo de la quinta marcha demasiado largo, que no permite sacar todo el partido posible al motor. En cuarta, por el contrario, quedan igualados. En el 205, el escalonamiento del cambio es mucho mejor y se adapta perfectamente al trazado de nuestras carreteras.

Otro tanto ocurre con las direcciones. El Ford gira bastante poco y las enormes dimensiones de sus neumáticos obligan a hacer grandes esfuerzos al conductor para mover la dirección a coche parado. En el 205 se necesita dar más vueltas al volante para llevarlo de un extremo a otro; sin embargo, se puede girar con un mínimo esfuerzo.

**CONCLUSION: LOS ULTIMOS SERAN LOS PRIMEROS**

Los dos coches de esta comparativa nos han causado una favorable impresión; sobre todo, en cuanto a conduc-

## FRENTE A FRENTE

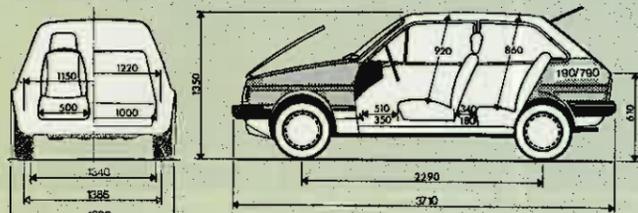
ción se refiere. Se puede ir muy deprisa con ellos y dejar, no obstante, un alto margen de seguridad. En una palabra, no sólo tienen maquillaje, sino que sus corazones laten a ritmo de auténticos deportivos. Además, su función como coches para llevar a la familia o ir al trabajo la cumplen honestamente sin gastar combustible en exceso y sin ofrecer las incomodidades propias de los vehículos con este carácter.

Todo lo anteriormente expuesto es común a ambos modelos, pero, profundizando un poco más, vemos que este cúmulo de cualidades se acentúan aún más, si cabe, en el coche de reciente aparición. En efecto, el 205 GTX consume menos, se conduce con mayor facilidad, saca más partido a las cualidades del motor —gracias a sus desarrollos— y tiene un nivel de confort superior.

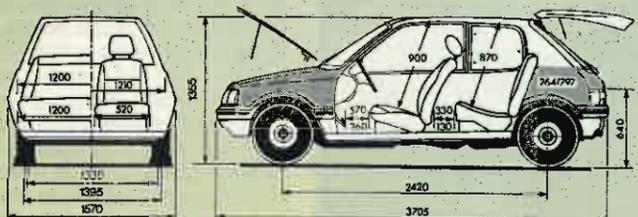
A favor del Fiesta están, sin embargo, dos puntos de suma importancia. Por un lado, su llamativo y bien conseguido aspecto exterior, mucho más atrayente que el del Peugeot; y, por otro, su precio —cerca de noventa mil pesetas más barato—, factores ambos de gran peso para el comprador potencial de este tipo de automóviles, gente joven con ilusión y sin dinero.

Jaime Hernández

### FORD FIESTA XR2



### PEUGEOT 205 GTX



### BALANCE FINAL

	Fiesta	205
Velocidad máxima	2.0 ***	1.0 ***
Aceleraciones	1.0 ***	2.0 ***
Recuperaciones	2.0 ***	1.0 ***
Consumo	2.0 ***	1.0 ***
Transmisión	2.0 **	1.0 ****
Caja de cambio	2.0 ***	1.0 ****
Frenos	2.0 ***	1.0 ****
Dirección	2.0 **	1.0 ****
Comportamiento	1.0 ****	1.0 ****
Aptitudes urbanas	1.0 ***	1.0 ****
Autonomía	2.0 **	1.0 ***
Habitabilidad	1.0 ***	1.0 ****
Maletero	2.0 ***	1.0 ***
Confort	2.0 ***	1.0 ****
Posición conductor	2.0 ****	1.0 ****
Sonoridad	1.0 ***	1.0 ****
Equipamiento	2.0 ***	1.0 ****
Calidad-precio	1.0 ***	1.0 ***

\*\*\*\* Excelente. \*\*\*\* Bueno. \*\*\* Normal.  
\*\* Regular. \* Mal.

6 cilindros y 95 caballos para alcanzar los 135 kms./h. y subir pendientes de 52 grados.



Los Japoneses.

Sólo hay un todo-terreno capaz de todo esto: El nuevo Nissan Patrol 6 cilindros, en sus dos versiones (Wagon 7 plazas y Corto 5 plazas).

Su singular diseño y su confort lo convierten en un coche de extraordinaria belleza. Pero nunca se había visto un coche así: diesel 6 cilindros y 95 caballos de potencia que destruyen la ley de la gravedad y alcanzan velocidades que, hasta hoy, los vehículos de su clase veían sólo de lejos.



Todo terreno del año. (Cadena Catalana)

# Más Bello y mucho más Bestia.

A FONDO

ALFA ROMEO GIARDINETTA 4x4

IMPARABLE GIARDINETTA



**A**l igual que desde hace años la palabra turbo atraía la atención del público, ahora son los 4x4 los que embelesan a los aficionados. Alfa Romeo no se ha querido quedar atrás y hace ya dos años que lanzó el Alfa 33 4x4, que desde primeros de este año se comer-

cializa en España. Por el momento la oferta se reduce al Giardinetta, que es como denominan en Alfa Romeo a sus familiares.

No es un cuatro ruedas motrices al estilo de las grandes berlinas alemanas, sino que se trata de una solución más modesta pero muy racional, de forma

que a un tracción delantera convencional se le da la posibilidad de convertirse en un tracción total, en circunstancias difíciles. Por otra parte, también hay que advertir que el Alfa Romeo 33 Giardinetta 4x4 no tiene nada que ver con un todo-terreno, ya que desde casi todos los puntos de vista es prác-

ticamente igual que el resto de los 33.

La utilización ideal del Alfa 33 4x4 corresponde al usuario que viva en zonas donde haya nevadas frecuentes o bien que, por sus aficiones o trabajo, tenga que realizar desplazamientos por carreteras o caminos con superficies deslizantes. En este tipo de terrenos el Alfa es una fiera y, gracias a su tracción total, las cadenas se convierten en un artilugio de museo. Aprovechando las fuertes nevadas de los primeros días de febrero, realizamos una prueba intensiva sobre carreteras con un espesor de nieve que en algunos momentos llegó a superar los 35 centímetros. No tuvimos el más mínimo problema, a pesar de que la unidad de la prueba montaba unos neumáticos convencionales Michelin MXL.

Esquiadores, cazadores y todo tipo de deportistas que necesitan un vehículo a diario encontrarán en el Alfa Romeo 33 4x4 un complemento ideal para su ocio.

#### MECANICA



Al igual que hizo Fiat con el Panda, Alfa Romeo, a través de Pininfarina, para convertir el 33 en un coche de tracción total, ha sacado de la caja de cambio una toma de fuerza que, a través de un árbol articulado en dos tramos, transmite el movimiento a las ruedas traseras. El sistema se puede engranar y desengranar desde el puesto de conducción mediante una palanca situada

en la consola central. Este sistema está concebido para ser usado exclusivamente sobre piso deslizante —es decir, agua, nieve, arena, etcétera—, por lo que para la utilización normal del vehículo es suficiente con la tracción delantera.

Por lo demás, la mecánica es exactamente igual que la del 33 Q.O. Bajo el capó delantero encontramos el clásico motor de cuatro cilindros Boxer, que está alimentado generosamente por dos carburadores de doble cuerpo. La elasticidad del motor es asombrosa, ya que desde muy pocas revoluciones por minuto empuja con mucha fuerza. Otra virtud de este motor es lo bien que soporta girar a alto régimen durante mucho tiempo sin resentirse lo más mínimo. El contrapunto son unos consu-

#### VIRTUDES

Motor elástico  
Comportamiento  
Gran capacidad motriz

#### DEFECTOS

Rasca la primera velocidad  
Dirección pesada  
Ruido y vibraciones de la transmisión



ALEX PUYOL

mos un poco por encima de lo que se espera de un motor de esta cilindrada.

Para la versión 4x4 se utilizan unos desarrollos de cambio algo más cortos que en las versiones de tracción delantera, pero como, a su vez, se ha incrementado la medida del neumático, el desarrollo final es prácticamente el mismo, que, por cierto, se adapta muy bien a la potencia del motor.

La suspensión se ha adaptado a la nueva transmisión, pero básicamente sigue siendo igual; columnas McPherson delante y un eje rígido detrás, sobre el que ahora se ha montado el diferencial. El tarado de la suspensión se ha endurecido ligeramente.

Con la adopción del nuevo eje trasero también se han revisado los tambores de freno traseros y la frenada ha

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO  
(en metros)

A 60 km/h.	12,5
A 100 km/h.	42,8
A 120 km/h.	60,9

FICHA TECNICA



ALFA 33 GIARDINETTA 4x4

**MOTOR** Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 4, opuestos dos a dos. Cilindrada: 1.490 c.c. (84x67,2 mm.) Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Dos carburadores dobles. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 53 litros. Potencia máxima: 95 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 13,3 mkg. a 4.000 rpm.

**TRANSMISION** Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª 7,8 km/h.; 2.ª 14,2 km/h.; 3.ª 21 km/h.; 4.ª 28,4 km/h.; 5.ª 35,3 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

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

**SUSPENSIONES** Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

**RUEDAS** Llantas: De chapa, de 5,5x13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 SR 13.

**PESO** En orden de marcha: 990 kgs.

mejorado sustancialmente respecto al resto de los 33; no obstante, los frenos siguen sin ser uno de los puntos fuertes de este modelo.

En general, la única pega que se le puede poner a la parte mecánica son las vibraciones y el ruido que emanan de todo el sistema de transmisión, que a la larga llegan a ser molestos.

COMPORTAMIENTO



Subirse a un Alfa Romeo supone una cierta predisposición a realizar una conducción más o menos deportiva, y el 33 Giardinetta, a pesar de ser un familiar, no es una excepción. En cuanto se arranca y se pisa el acelerador se comienza a oír el silbido de los dos car-

SONORIDAD



Al ralentí	55,0
A 60 km/h.	65,6
A 90 km/h.	71,0
A 120 km/h.	75,4
A 140 km/h.	78,2
A tope	81,6

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



El equipamiento del Giardinetta es muy completo. La iluminación se completa con unos faros antiniebla bastante eficaces. El motor es el clásico cuatro cilindros boxer de Alfa.



cos normales. Si se quiere ir deprisa, basta con ayudar con el volante a que la trasera del coche tire hacia fuera de la curva, para acelerar y tomar toda la curva con un pequeño derrapaje controlado por el acelerador. Si se ataca la curva sin este pequeño balanceo, entonces aparecerá una tendencia a seguir de frente y tendremos que levantar



EQUIPAMIENTO



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

Opciones: Llantas de aleación y pintura metalizada, 100.000 pesetas.

el pie del acelerador para corregirlo.

La capacidad motriz sobre hielo u otra superficie deslizante es enorme, hasta el punto que en sitios que con sólo la tracción delantera el coche apenas se movería, con las cuatro ruedas arranca apenas sin patinar. Con unos neumáticos de nieve las posibilidades del 33 4x4 se verían mejoradas, pero, salvo para alguien que circule a diario por pistas nevadas, un neumático convencional es más que suficiente. En lo que se refiere a dirección y frenos, tampoco hay diferencias notables. La dirección es bastante directa y admite bien la conducción deportiva; por contra, es pesada para mover a coche parado. Los frenos son progresivos y resistentes a la fatiga, pero no estaría de más una frenada más potente.

Las aceleraciones y velocidad máxima son notables y el motor muestra su buena voluntad en todo momento. La elasticidad del mismo colabora en el buen comportamiento del Giardinetta en terreno resbaladizo.

El puesto de conducción es bueno, pero los pedales quedan ligeramente



## A MERCEDES PUEDE PEDIRLE MAS.

### Mercedes-Benz MB 180

Todo lo que puede pedirse a un transporte ligero lo tiene Mercedes: Dureza y aguante para el trabajo diario. Cientos de miles de kilómetros a plena satisfacción. Suavidad de marcha con altos promedios de velocidad y reducido consumo. Conducción confortable y cómoda carga y descarga. Todo se lo ofrecen los transportes ligeros de Mercedes-Benz. Con motor Diesel de 72 CV, caja de cambios de 5 velocidades (de serie en MB-180), frenos de disco autoventilados, suspensión independiente a las cuatro ruedas,



regulador de frenada, puerta lateral deslizante... Y opcionalmente la servodirección exclusiva de Mercedes-Benz. Todo esto y más. Por ejemplo: la técnica más avanzada, resultado de los 100 años de experiencia Daimler-Benz; la garantía más completa del mercado, hasta 24 meses ó 200.000 kms.; Asistencia Integral Mercedes, con asesoramiento antes, durante y después de la compra; Contrato de

Mantenimiento y Reparación; Servicio de Emergencia 24 horas; Tarjeta de Crédito y un Servicio Oficial con más de 300 puntos de Asistencia en toda España. Conozca lo que puede pedir a Mercedes en cualquiera de los modelos para 850, 1.000, 1.400 y 1.800 kilos de carga útil.



Consulte a su concesionario Mercedes-Benz.

 **Mercedes-Benz**  
En servicio, tan buenos como en técnica.

## A FONDO

### PRESTACIONES



**VELOCIDAD MAXIMA**  
(km/h.) ..... 167,4

**ACELERACION (seg.)**  
400 m. salida parada ..... 18,1  
1.000 m. salida parada ..... 33,8  
De 0 a 100 km/h. .... 11,9

**RECUPERACION (seg.)**  
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª .... 20,4  
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª .... 22,7  
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ... 36,6  
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ... 41,5  
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..... 12,2  
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..... 17,9

### CONSUMO



	Litros 100 km.
<b>CIUDAD</b> A 25,6 km/h. de promedio .....	11,4
<b>CARRETERA</b> A 90 km/h. de cruceo .....	7,4
En conducción rápida .....	12,9
<b>AUTOPISTA</b> A 120 km/h. de cruceo .....	7,9
A 140 km/h. de cruceo .....	10,7
<b>CONSUMO MEDIO</b> Litros/100 km. ....	9,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b> Kilómetros recorridos .....	490

desplazados a la derecha. El volante es regulable en altura y, en general, todos los mandos quedan al alcance de la mano. La palanca de cambio tiene los recorridos bastante largos y en algunos momentos misteriosamente se endurece. Además, el rascado de la primera, corregido en el Alfa 75, subsiste en este modelo. Delante de la palanca de cambio se encuentra el pomo que acciona la transmisión del eje trasero. Esta debe ser engranada con el coche en movimiento, al no disponer de un mecanismo de sincronizado. El manejo es sencillo, tanto para engranarlo como para la operación inversa.

### CARROCERIA



Esta versión familiar del 33 era desconocida en España hasta ahora, pero estamos seguros que este diseño de Pininfarina se va a convertir en uno de los familiares más codiciados de nuestro mercado. Y es que argumentos no le faltan, puesto que a lo anteriormen-



En el interior destaca el buen gusto de todo el conjunto. El mando que engrana la tracción total queda bien al alcance de la mano

te expuesto hay que añadir el equipamiento, bastante completo, y, sobre todo la presencia y el buen gusto que impera, tanto en el interior como en el exterior. La tapicería de los asientos está perfectamente conjuntada con los paneles de las puertas y el conjunto resulta muy agradable.

Dentro, la habitabilidad resulta similar a la de la berlina, salvo en el tema

del maletero, que se ha visto ampliado, con la posibilidad de abatir el asiento y ocupar toda la parte posterior. Además, el respaldo trasero es divisible, para una mayor versatilidad. No obstante, la capacidad del maletero se ve penalizada por la rueda de repuesto y el depósito de la gasolina, que se encuentran debajo.

Los asientos son cómodos, pero el

A FONDO



Aunque es muy verátil, el volumen de carga, no es excesivamente grande, ya que la rueda de repuesto en el maletero le resta mucho espacio.



respaldo de los delanteros es un poco estrecho. En el asiento trasero hay sitio suficiente para las piernas, salvo que los asientos delanteros estén corridos hasta el tope.

En cuanto a equipamiento no se puede pedir más. Cierre centralizado, lavafaros, faros antiniebla, etcétera, colocan al Giardinetta por delante de otros familiares del mercado nacional.

La climatización es suficiente y en cuanto se superan los 80 kilómetros por

hora el uso del electroventilador se hace innecesario.

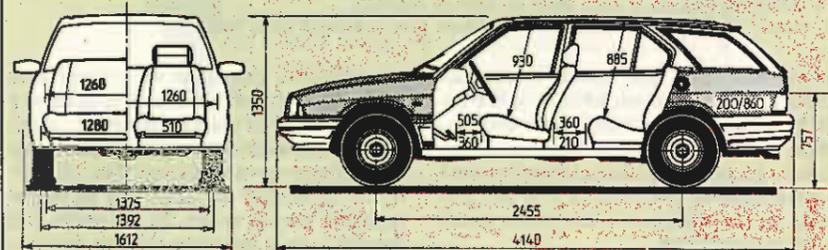
Por último, hay que hacer referencia a la calidad de acabado. Tal y como decíamos hace unas semanas en la prueba del Alfa 75, la marca está haciendo un enorme esfuerzo por mejorar este

aspecto, y esto quedó bien patente en el 75, pero en cambio en el 33 siguen apareciendo vibraciones y ruiditos en el cuadro de mandos (que, por cierto, está torcido), también aparecen cables por debajo de la consola y algunos otros detalles sin importancia, pero que dan una pobre impresión de un coche que cuesta más de dos millones de pesetas.

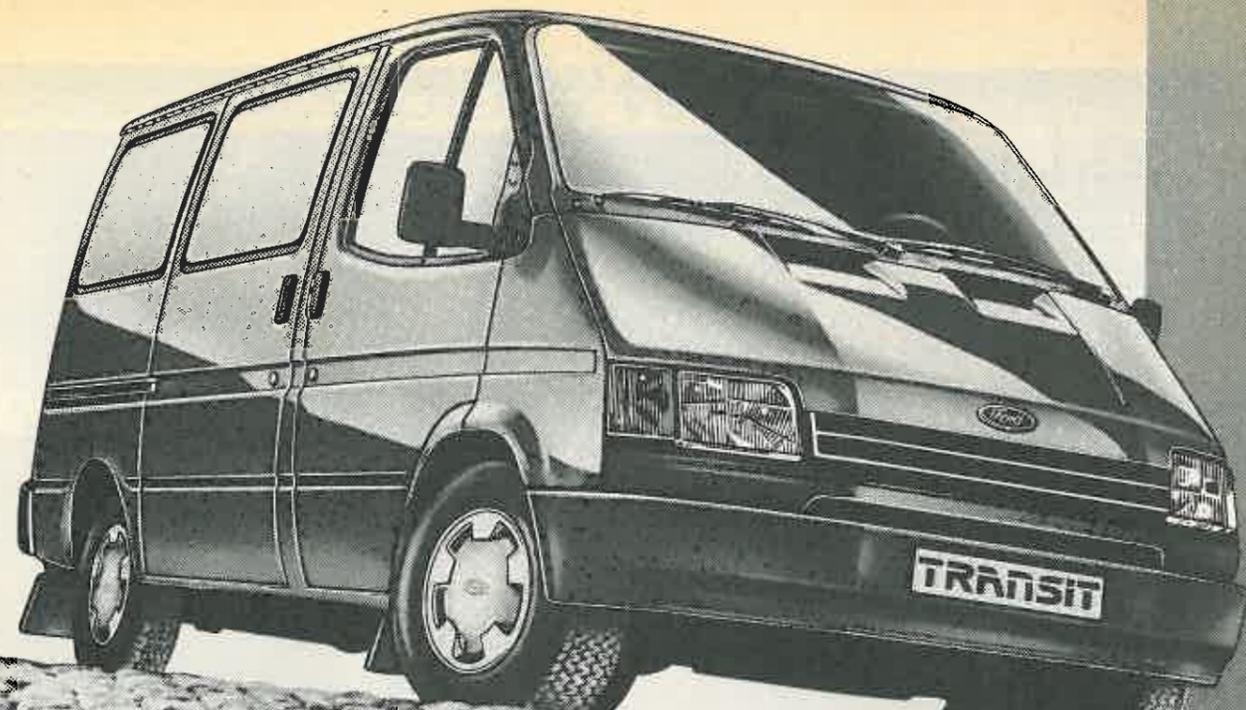
#### FRENTE A SUS RIVALES

Hoy por hoy el Giardinetta 4x4 se encuentra solo en el mercado, ya que no hay ningún otro coche de sus características, pero si analizamos el segmento de los familiares, vemos que el Giardinetta (que cuesta 500.000 pesetas más que el Q.O.) es muy poco más caro que los familiares más difundidos y encima dispone de la tracción total, por lo que, ante la duda, la elección está clara.

Victor Piccione



46/ Motor 16



# Nuevo Ford Transit

## de Diseño Avanzado.

Gane ventajas, con su nuevo Ford Transit. Porque en el mundo del transporte dominan los más fuertes, los más duros, los mejores. Pensado y diseñado con las más avanzadas técnicas aerodinámicas. Con motor diesel de inyección directa para que usted ahorre el máximo en consumo y gane en potencia. Con detalles que le demostrarán por qué el Ford Transit es duro y duradero.

● Un diseño que rompe barreras: El nuevo Ford Transit, importado de Alemania, le proporciona una aerodinámica mejor que cualquier vehículo de su clase, incluso mejor que muchos turismos; lo que le hace ahorrar aún más combustible.

● Domine el transporte con más capacidad de carga: Su capacidad de carga útil es de hasta 1.800 Kgs., con un volumen de 8,4 m<sup>3</sup>. Con 1 m. de anchura, sus nuevas puertas deslizantes laterales, de fácil apertura y escalera incorporada, le ofrecen las máximas facilidades para poder cargar. Las puertas traseras abren hasta el techo, en los modelos de techo semielevado, y en los de techo normal se puede disponer de portón o dos puertas.

● Confort y visibilidad: Usted disfrutará con el nuevo Ford Transit de comodidades exclusivamente pensadas para usted y su trabajo.

El mayor espacio interior, el fácil acceso al motor, a la cabina y a la carga. El exclusivo sistema de ventilación, la mejor posición del asiento del

conductor, y una visibilidad inmejorable, hacen del Transit un vehículo tan confortable y fácil de conducir como un turismo. Así lo demuestra también su excepcional diámetro de giro (10,6 m.).

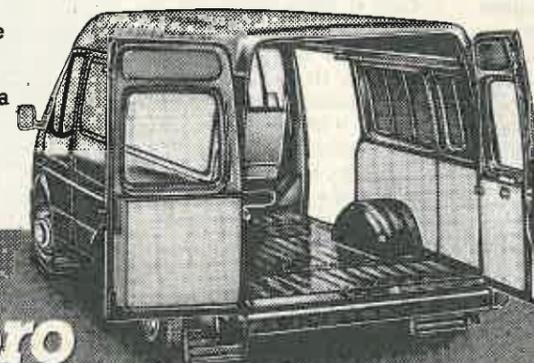
● La más amplia gama de vehículos: Usted puede elegir entre cinco versiones del nuevo Ford Transit: Furgones de batalla corta y larga con techo semielevado, Kombi de seis y nueve plazas. Y por primera vez, chasis cabina de batalla larga.

● Los Transit "cortos" llevan transmisión de cinco velocidades, y los "largos" poseen cuatro velocidades con sobremarcha, logrando un total de seis velocidades, con lo que sale ganando en elasticidad y duración para su motor.

Estas son algunas razones por las que el Ford Transit ha vendido más de dos millones de vehículos en Europa. Venga a vernos a cualquiera de los más de 500 puntos de Venta y Servicio Ford en toda España, y le daremos muchas más.

Desde 1.917.900 ptas.\* incluidos I.V.A. y transporte. Confíe su carga a Ford Transit. Es duro y duradero.

\* Infórmese sobre las deducciones del IVA para usos profesionales.



## Duro y Duradero

**Ford**  
Diseño y Calidad



## DUCATO MAXI

# INYECCION DE POTENCIA

**F**IAT ha aumentado su oferta de furgonetas ligeras con la aparición del Ducato Maxi, cuya principal novedad es el nuevo motor diesel de inyección directa sobrealimentado por un turbocompresor KKK.

La potencia queda, pues, en 92 caballos, suficientes para alcanzar 126 kilómetros por hora en las versiones de carga con desarrollos cortos. Este motor también se incorporará a la gama Ducato que ya existía, y en la versión Panorama este incremento de potencia permitirá alcanzar los 140 kilómetros por hora sin problemas. El motor, aspirado con la culata clásica de inyección indirecta, también ha sido retocado y las cifras de potencia y par quedan ahora en 75 caballos a 4.200 rpm. y 16,5 mkg. a 2.200 rpm.

La capacidad de carga en el Ducato Maxi ha quedado establecida en 1,8 toneladas,

mientras que las mejoras adoptadas en los Ducato permiten aumentar su capacidad de carga hasta 1,4 toneladas.

Tras estas innovaciones, la gama Fiat de furgonetas dispone de cuatro tipos de motores; dos de gasolina y dos diesel. Aunque por ahora la versión Turbodiesel sólo aparece en los Maxi, progresivamente se irá incorporando a toda la gama. En el mes de junio está previsto incorporar un nuevo motor de gasolina de 2.000 centímetros cúbicos y 85 caballos que sustituirá al actual que rinde 78.

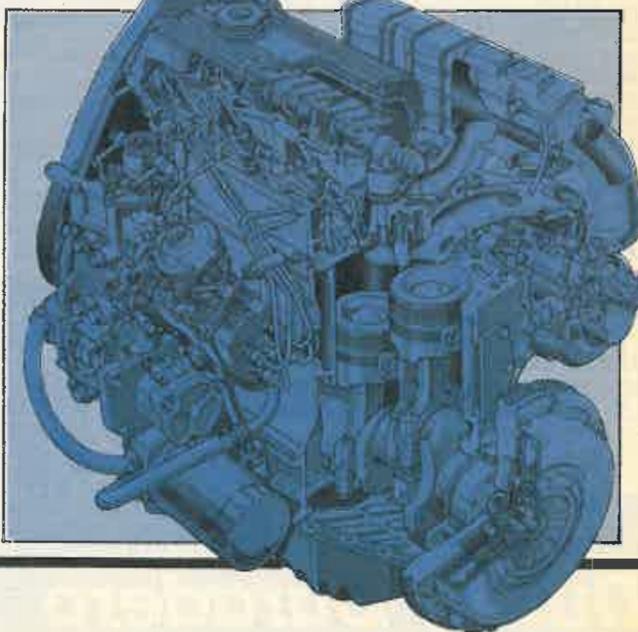
Con el Maxi, Fiat abarca el mercado furgonetas desde 1.000 kilos hasta 1.800 en versiones de plataformas, combis, etcétera, y en microbuses de 9 hasta 27 asientos.

La comercialización en España de los Maxi está prevista para el segundo semestre de este año. Entre las varias versiones disponibles —capitoné, plataforma baja, etcé-

tera— existe una denominada Panorama muy apta como microbús. El vehículo parece

particularmente indicado para ser empleado como autocaravana, por su agilidad.

El nuevo motor del Ducato Maxi, diesel de inyección directa sobrealimentado por un turbocompresor KKK, desarrolla 92 caballos de potencia.



## Comprar y vender



EL  
MAYOR  
STOCK DE OPEL  
DE TODA ESPAÑA



## Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

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



**ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS  
POR LA MAÑANA**



Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 -  
Madrid 28046



TELS: 215 33 40 - 215 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!  
¡¡LE ESPERAMOS!!**

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

TAMBIEN ABIERTO  
SABADOS Y DOMINGOS



**Red Seat. La garantía más fuerte**

## VOLVO

Concesionario Oficial

## MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:  
CASTELLO, 23  
Tels. 431 28 46-64  
431 29 24-83  
28001 MADRID

SERVICIO OFICIAL  
TALLERES MEDITERRANEO  
AV. MEDITERRANEO, 33  
Tel. 251 50 62  
28007 MADRID



## EN ARGÜELLES

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

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

**6% Tasa de  
financiación**



**Venga a celebrar  
con nosotros  
el lanzamiento  
del nuevo Opel  
Kadett.**

El día 1 de Marzo ponemos a su alcance la última novedad de la ingeniería alemana. El nuevo Opel Kadett. La línea a seguir. Venga a verlo y conózcalo en persona. Habrá fiesta, alegría y muchas sorpresas. Le esperamos.

CONCESIONARIOS OFICIALES  
**OPEL**  
MEJORES POR EXPERIENCIA

Sábado 1, abierto todo el día  
y Domingo 2, por la mañana.  
**Motor gas**  
Victor de la Serna, 12 - Tel. 458 65 00  
Concha Espina, 20 - Tel. 250 15 18



**NO DE MAS VUELTAS**

CONFIE EN PROFESIONALES

A la hora de comprar un coche de OCASION...  
Visítenos. 20 AÑOS DE EXPERIENCIA NOS AVALAN

200 automóviles  
en STOCK

**AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.**

PASEO DE LAS DELICIAS,  
65 BIS Y 100 BIS  
Tel. 468 46 08. MADRID

## AUSTIN ROVER



## LUIS MONTERO

AGENCIA OFICIAL,  
COSLADA, 5

TEL. 255 91 57  
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS  
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES  
PROCEDENTES CAMBIOS

## TALLERES TEAM

LO MEJOR EN AUTOMOVILES  
IMPORTACION Y CLASICOS  
DEPORTIVOS

MARQUESA DE TORRECILLA, S/N  
(SEMIESQUINA ARTURO SORIA, 7)  
Tels. 407 62 19 - 407 63 24 MADRID-27

## RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES



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



EXPOSICION Y VENTA

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

- Filtro solar hasta un 80%
- Evita altas temperaturas
- Elimina rayos ultravioleta
- Evita decoloración de la tapicería
- Intimidad para los viajeros
- Mantiene la transparencia del cristal
- Se limpia normalmente
- Autoadhesivo activado con agua
- Láminas en rollos 0,75x3 m. PVP: 7.500 ptas. IVA incluido.
- Láminas en rollos 0,75x4 m. PVP: 10.000 ptas. IVA incluido.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

mo, extras. 261 07 44. Madrid.

**MONZA** GSE, M-FT, blanco, 30.000 km. Dos años, siempre garaje, extras, muy cuidado. 2.750.000 ptas. Tel. (91) 401 40 14. Noches. Alfonso Martínez.

**JEEP** Bravo, rojo. Recién pintado, capota blanca, asientos altos cuero, anti-vuelco, arnés. Inclímetro. Ruedas anchas. Motor nuevo, garantía 6 meses. 750.000 ptas. Tel. 255 63 93. Madrid.

**COMPRO** XR-2. Preferible matrícula Barcelona, soy particular. Tel. (93) 236 46 63.

**VENDO** Citroën 2CV, matrícula B-EH. Motro bueno. 200.000 ptas. Tel. 258 14 47. Barcelona.

### MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

## SENZ

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

**OPEL** 1900 GT, rojo, inmejorable estado. Tel. (91) 255 86 21.

**COMPRO** coche viejo, amplio, extranjero, no importa tenga cambio automático averiado. Tel. (91) 265 44 58. No pago desatinos.

**PEUGEOT** 504 Diesel, M-DS. Muy bien de todo, precio interesante. Llamar Teléfono. (91) 255 86 21.

**GRUPO** de peritos tasadores asesoran para hacer una buena compra de su: vehículo de importación, embarcación de recreo, avioneta, etc. Información y concertado de citas, llamar (91) 247 32 92, de lunes a viernes, de 8-3 y 5-7 (tasamos por todo el territorio nacional y extranjero).

**OLDSMOBILE** modelo Cutlass, 2 puertas, automático. Todos los extras. Precioso. Tel. (91) 255 86 22.

**PANDA** 40, descapotable, M-FX, 18.000 km., prácticamente nuevo. Tel. 255 86 21. Madrid.

**RENAULT** 5 Copa Turbo, M-FH, 11.000 km. Tel. 255 86 22. Madrid.

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

**CITROËN** CX GTI, bien cuidado. Pocos km. Tel. 255 86 22. Madrid.

**VENDO** o cambio Fórmula TT 1.800, motor Seat, suspensión VW delantera y trasera. Ruedas Sherpa, nuevas. Sr. Ortega. Tel. (947) 11 12 79. Burgos.

**MERCEDES** furgón 406-D. Perfecto estado. Transformado a caravana, precio a convenir. Tel. (965) 43 72 49, horas de trabajo.

**OFERTA** museo turismo Renault 4/4 Capilla, 1958, en marcha, M-191.182. Ofertas correos a: Francisco Mello, C/ Bravo Murillo, 41 28015 Madrid.

## MARVILSA X

RADIOCOMUNICACIONES  
EMISORAS  
BUSCAPERSONAS

Estudios y proyectos equipos. Instalaciones, reparaciones, ajustes, reformas, revisiones y mantenimiento de Radiocomunicaciones y teléfonos para el automóvil. Largo alcance.

TIENDA  
Y TALLERES PROPIOS

Castrojeriz, 1  
28025 MADRID  
Teléfono  
(91) 461 84 77  
465 54 17



## AUTOMOVILES CANALCAR

COMPRAMOS A TODO AQUEL QUE QUIERA VENDER UN AUTOMOVIL QUE ESTE EN MUY BUEN ESTADO. OPERACION RAPIDA E INMEDIATO PAGO AL CONTADO DE SU VEHICULO. TASAMOS A DOMICILIO.

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más.

UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

EMPRESA  
RECOMENDADA

Martin de los Heros, 63. Tels.: 248 62 60 - 248 58 60  
MADRID

## HIPER AUTO



VOLVO

### LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales.

7.000 m.² de exposición permanente. Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a punto y túnel de lavado.

Automóviles como a estrenar: de primera. Prácticamente nuevos. Revisados por técnicos especializados en cada marca y con garantía total.

También automóviles a estrenar de la marca que Vd. quiera. Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto. Conózanos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.

## HIPER AUTO

Ayala, 64. (Entre Príncipe de Vergara y Castelló).  
Tels. 431 32 63/431 33 93  
MADRID

### SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16  
Apartado Nº 330 F.D.  
MADRID

Para cualquier información complementaria llámanos al teléfono 91-268 04 02-03.

# Comprar y vender

## Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES 190 D 2.5, a estr.	BMW 728, B-DU	PORSCHE 924, B-ET
MERCEDES 300 D, a estr.	BMW 735i, B-EV	ALFA Alfetta GTV 2.5
MERCEDES 300 SEL, a estr.	BMW 230 Aut., NA-1	ALFA 2000 Cabrio, B-CS
MERCEDES 250 Cabriolet	BMW 3.0 Si, B-BS	SIERRA 2.0, B-FK
MERCEDES 300 D, B-GP	BMW 2800, B-F	ESCORT 1.6i Cabrio, B-GJ
MERCEDES 190 E, M-FF	BENTLEY 360, B-484	OPEL Commodore GS, Z-G
MERCEDES 280 SL, G-GT	FORD Mustang, M-B	KADETT SR 1.6, B-EY
MERCEDES 350 SEL, V-S	MERCURY Cougar, B-634	VW 1302 LS Cabr., B-DS
MERCEDES 300 SEL 3.6, M-V	MERCURY Cougar XR-7	FIAT 130 Coupé, B-K
MERCEDES 300 SEL 3.6, B-827	PONTIAC Firebird, B-797	VOLVO 145, B-EV
MERCEDES 240 D, M-DV	MAZDA B28, B-GG	RENAULT R-5 Coupe, B-DY
MERCEDES 300 TD, B-EB	MAZDA 323, a estr.	CITROEN 2CV 6, B-FU

## ACCESORIOS AUTO-RACING



Rbla. Catalunya, 127 - Tel. (93) 218 53 78  
08008-BARCELONA



### OFERTAS ESPECIALES COMPETICION 86

Monos Nomex Arm-Sparco.  
Cinturones Arnes, arcos 4 y 6 p.  
Desconectadores, intercomunicadores, redes  
capuchas, guantes Nomex, flexos, parabrisas  
laminados, neumáticos SB-TB. Extintores gas  
Twin-Master. Cronómetros, cierres capó,  
asientos anatómicos, etcétera.

**DESCUENTOS A PILOTOS FEDERADOS**

Soliciten información

**CREDI-CARS** automóviles. Alfa Romeo 2000 «clásico» Berlina. Llantas. Radio. Aire. Gris metalizado.

**CREDI-CARS** automóviles. Fiat X/19 Bertone, negro metalizado. Llantas, radio, equipo Abarth.

**CREDI-CARS** automóviles. Seat 128 Sport. Color verde. Llantas.

**CREDI-CARS**. Seat 124 Sport, motor 1.600, 4 carburadores.

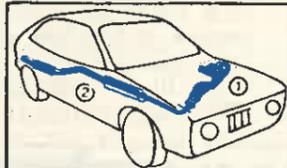
**CREDI-CARS**. C/ Calabria, 11. Tel. (93) 329 37 12.

**CREDI-CARS** automóviles. Spider Alfa 2000, rojo metalizado. Llantas, radio.

**ATENCIÓN**. No espere al verano para reparar o montar el equipo de aire acondicionado en su automóvil, nacional o de importación. Disponemos de kits originales para todas las marcas.

**POTENCIE** su motor atmosférico o turbo hasta un 20 por 100 por sistemas lógicos sin desmontar grupo.

## GANAR POTENCIA es así de fácil



Para ganar un mínimo entre 4 y 8 CV Din, sólo hay que sustituir el sistema de escape original por unos

colectores IRESA de salidas independientes (1) más el escape deportivo IRESA (2).



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos  
Polígono Industrial «EL SEGRE» Lleida / Llérida 25000  
Tel. (1973) 20 16 62 / 20 16 66 itx. 51.492 IRESA E

Solicite información por escrito

# Comprar y vender

# Cuéntenos su caso



**VENDO VELERO 470**  
Totalmente equipado.

Muchos extras.  
Buen precio.  
(91) 409 56 96

MERCEDES BENZ

**AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION**

**MAES**  
VALENCIA, S. A.  
C/ COSTA, 34  
Tel. 374 61 11\*  
46005 VALENCIA

**MOVILAUDIO S.A.**

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

**AUTORRADIOS HI-FI • RADIOALARMAS • TELEFONOS • FINANCIAMOS**

Blasco de Garay, 63  
28015 Madrid ☎ 244 23 56

**Talleres BENJA**  
ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI

**COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS**

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

**FIAT UNO COCHE DE EUROPA**

**ENTREGA INMEDIATA**

A partir de 869.820 ptas. precio final en:

**COMERCIAL AUTO HISPANIA, S.A.**

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

**FIAT**

## REPUESTOS CAROS

**T**ENGO catorce años y soy un lector suyo bastante regular. En primer lugar me gustaría felicitarles por su magnífica revista.

Me dirijo a ustedes para que por favor me respondan a unas preguntas sobre la que tengo mis dudas.

Si se compara un coche de importación de una marca no muy importante en ventas pero sin duda de una gran calidad como puede ser el caso de Rover o Alfa, ¿se encarecerían mucho los precios de las piezas de recambio como consecuencia de una avería o valdría como un coche de semejantes características pero con fábricas y talleres en España como puede ser Renault o Ford, siendo también de gran calidad?

Muchas gracias, y que sigan con su excelente revista.

Daniel Cabero  
Beniarrés (Alicante)

**Respuesta.**—En principio, marcas como Austin Rover, Fiat, Alfa, Opel o Ford, por citar algunas marcas de amplia difusión, tienen unos precios en los repuestos sólo ligeramente superiores a los precios de los recambios españoles. Aunque son por



tanto coches algo más caros en su mantenimiento, no es este un factor que debe desanimar la compra. También debe tener en cuenta que los coches de importación de precio elevado: Mercedes, BMW, Volvo... etcétera, si tienen sus precios de repuestos más caros que los nacionales.

**RECTIFICACION**

Un error en la crítica de Tiendas publicada en el número 121, hablaba de Fiat Auto Barajas, cuando en realidad se estaba hablando de Comercial Auto Hispania, S. A., en el polígono industrial de Las Mercedes (Madrid), que es el concesionario oficial de Fiat. Auto-Barajas es el concesionario Maserati de Madrid.

**SUSCRIBASE A MOTOR 16**

**BOLETIN DE SUSCRIPCION**

**Sí,** deseo suscribirme a **Motor 16** durante un año, 52 números, al precio especial de 8.112 pesetas.

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.  
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.

N.º ..... impuesto en ..... con fecha .....

Nombre ..... Apellidos .....

Dirección (domicilio u oficina) .....

Población ..... Provincia .....

Firma: .....

**Precios (1 año):** España y Andorra, 8.112 ptas. Extranjero: Portugal, 8.970 ptas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 12.702 ptas. América, 18.602 ptas. Resto países, 23.202 ptas. Forma de pago: Talón adjunto a Información y Revistas, S. A.

**ANUNCIOS POR PALABRAS**

**Motor 16**

Envíenlo junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVICIA-MOTOR 16

**C**ADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16, SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS. MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos .....

Domicilio .....

Teléfono .....

Firma: .....

**Agenda**

**Del 25 de febrero al 3 de marzo**

**Motociclismo**

- El domingo día 2 de marzo tendrá lugar en la primera prueba de la temporada del **Campeonato de España de Moto Cross 250 centímetros cúbicos**, que organiza el **Moto Club Espugas**, de Barcelona.

**Televisión**

- El martes 25 de febrero el programa **«Las cuentas claras»**, que se emite a partir de las 20 horas por la Primera Cadena, estará dedicado a la **bajada de aranceles aduaneros** que se producirá en nuestro país a partir del 1 de marzo, como consecuencia de la entrada de España en la CEE. El tema que dicho programa analizará el día 4 de marzo será **«Por qué baja el precio del petróleo»**.

**Esquí**

- En la estación de **La Molina** tendrá lugar el domingo día 2 de marzo la **VII Copa de S. M. el Rey de Saltos**, que organiza la Federación Catalana.

~~NO SI~~  
**ESPAÑA Y LA OTAN**  
~~NO SI~~

Le damos el 10  
 al Cuaderno más caliente

**CUADERNOS**  
 historia 16

**España y la OTAN**

Antonio Marquina, y Tomás Mestre



10

225 ptas

Tras el éxito de los 9 primeros Cuadernos, ahora, el tema más vibrante y actual en el Cuaderno 10. ¡Todo lo que debe saber antes de ir a las urnas!

Cuadernos publicados:

1. Los fenicios.
2. La guerra civil.
3. La Enciclopedia.
4. El Reino de Granada.
5. Flandes contra Felipe II.
6. Micenas.
7. La Mesta.
8. La Desamortización.
9. La reforma protestante.

A la venta la primera tapa especial  
 (Cuadernos 1 al 10) por 600 Ptas.  
**NO NECESITA  
 ENCUADERNADOR.**

Leo Burnett

**Cuadernos historia 16** Enseñamos una nueva forma de **estudiar** la historia.

vivir

**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**

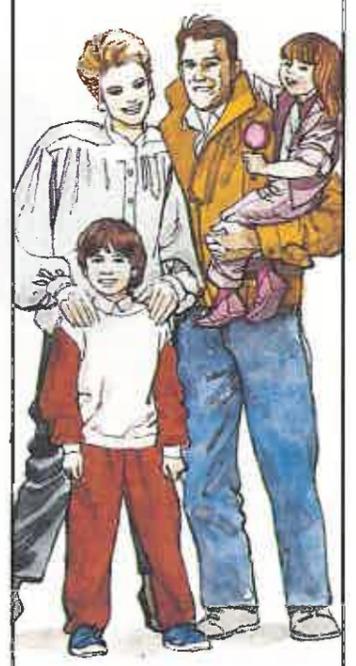
Con los anuncios inmobiliarios clasificados no cuesta nada encontrar piso. Porque también hemos puesto orden al tema de los precios. De menos a más. Así, de una ojeada, ya sabe hasta donde quiere llegar. Otra ventaja exclusiva de la bolsa de la vivienda.

**3.º**

Y aún hay más. Esta sección pone a su alcance un servicio extra: el Servicio Telefónico de Hogar 16 / Ptsomatic: 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, bricolage 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.

# 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 ayuda 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 n° 15658

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



Joan Majó, 2; Carlos Solchaga, 0.  
La técnica de Industria vence a la voracidad de Hacienda

## **LOS COMBUSTIBLES BAJARAN COMO AGUA DE MAJÓ**

Pese a las divisiones internas, al Gobierno no le va a quedar más remedio que bajar de nuevo el precio de la gasolina a primeros de marzo. Una decisión que, aunque todavía parezca insólita en nuestro país, puede volverse cotidiana de mantenerse la actual tendencia de los mercados petroleros.

**L**A reunión del Consejo de Ministros del último día de febrero, el 28, puede marcar un hito en la historia de los automovilistas de este país: por segunda vez en menos de tres meses, las autoridades decretarán una reducción del precio de los derivados de los productos petrolíferos. No eran, pues, un espejismo las elucubraciones que en las últimas semanas se han venido haciendo sobre el mercado petrolero. Y a pie de surtidor, el litro de gasolina super podrá adquirirse por tres o cuatro pesetas menos.

Han sido muchos los argumentos debatidos en el seno del Gobierno socialista sobre la adopción de tal o cual medida. Por un lado, desde el Ministerio de Economía se defendía el esquema de precios vigente a comienzos de año como forma de obtener más ingresos que paliaran el déficit público. De hecho, en el proyecto de Presupuestos para el año actual se habían previsto unos ingresos por la venta de carburantes en función de un barril de crudo valorado en 25 dólares, y un dólar a 156 pesetas. Sin embargo, y a la vista de lo que ocurre en el mercado, el Estado ingresaría 140.000 millones de pesetas adicionales con las variables citadas, situadas en 20 dólares-barril y 150 pesetas el dólar. Es más, otra hipótesis avalada

por expertos del sector, auguran un cambio medio del dólar a 145 pesetas y un crudo a 18 dólares-barril, lo que supone unos ingresos extra de 300.000 millones de pesetas. Por eso, Carlos Solchaga no quiere mover los precios.

En el Ministerio de Industria, sin embargo, los razonamientos han ido por otro lado. Según un portavoz de ese Departamento consultado por MOTOR16, el hecho de que en otros países europeos se haya rebajado ya el precio de los combustibles está restando competitividad a la industria española, que sale a los mercados con costes más altos. De ahí que la propuesta primera de Industria vaya por una bajada en el precio de los combustibles industriales, fuel (de un 10 a un 20 por 100) y gasóleos, especialmente. Respecto a las gasolinas, el equipo de Joan Majó no considera tan urgente la repercusión, dado el escaso peso de esos productos en la factura petrolera y su nivel de precios respecto a Europa, más bajos, en su opinión.

Pese a ello, el reajuste de las gasolinas a la baja, eso sí en pequeña cuantía, es una realidad porque, según los mismos expertos, no es de recibo la reducción por motivos técnicos de unos productos mientras se mantienen otros (eso sin tener en cuenta el gasóleo de automoción que quedaría igual).

Sin embargo, las elucubraciones de nuestros gobernantes alcanzan tales extremos que se ha llegado a pensar en no bajar la gasolina hasta después del 12 de marzo para que no se viera en ello electoralismo de cara al referéndum sobre la OTAN.

Lo cierto es que los temores del Gobierno de que la tendencia a la baja del mercado petrolero no se mantuviera, no se ha hecho realidad. Según comenta a esta revista el delegado del Gobierno en Campsa, Ceferino Argüello, la fórmula de «net-back» en las compras de petróleo —un sistema de pago aplazado y según cotización de los productos— ya se está haciendo sentir en la factura —ahora más baja— que paga España por los hidrocarburos. El mismo Argüello reconoce que ese efecto se ha adelantado en dos o tres semanas antes de lo que estaba previsto.

De seguir las cosas así, no sería extraño que a unos meses vista se produjeran nuevos reajustes a la baja de los precios. El mercado petrolero está muy enrarecido y puede comenzar una espiral de descensos que tendrán repercusión en España una vez que desde el Gobierno se ha decidido, por fin, flexibilizar los precios de los combustibles.

**Raúl R. Sáez**

De aquí a diez años, un automovilista escocés podrá llegar hasta Sicilia sin bajarse de su automóvil. Para entonces, Gran Bretaña y la isla italiana estarán unidas al continente. Está visto que al coche no hay quien lo pare.

## DE ESCOCIA A SICILIA EN COCHE

# AUTOPISTAS EN EL MAR

El pasado 13 de febrero, la sala capitular de la catedral británica de Canterbury era el escenario de un breve encuentro lleno de significado. El presidente de la República Francesa, François Mitterrand,

y la primera ministra británica, Margaret Thatcher, firmaban el acuerdo bilateral que prevé la construcción de un túnel bajo el canal de la Mancha, proyecto que será realidad en el horizonte de 1993.



Bajo el canal, los trenes transportarán vehículos cada hora. Ya se conoce el peaje: 11.000 pesetas por coche y dos pasajeros.

En el otro extremo, las autoridades italianas, impulsadas por un voluntarioso Bettino Craxi, están preparadas para poner en marcha un puente colgante que una Regio Calabria y Messina, proyecto que aún no ha sido definido en toda su amplitud, debido a las dificultades que plantean los movimientos sísmicos que a diario se registran en la zona. Pese a ello ya se ha fijado la fecha de 1995 para que Sicilia deje de estar aislada económica y socialmente del continente por un brazo de mar de tan sólo tres kilómetros.

Es, sin duda, el proyecto del canal de la Mancha el más avanzado. El bautizado por los británicos como «chunnel», neologismo formado por las palabras «channel» y «tunnel» va a costar 524.000 millones de pesetas, empezará a ser construido el próximo año y sus obras finalizarán en 1993. Inicialmente va a constar de dos túneles de ferrocarril, además de otro auxiliar. Sin embargo, para antes del año 2000, el consorcio anglo-francés que lo construirá (Channel Tunnel Group) podría iniciar un tercer túnel para el tráfico por carretera.

### Cincuenta kilómetros de túnel

El túnel, de 50 kilómetros de longitud, unirá Cheriton, al norte de Folkestone, y Frethun, al sudoeste de Calais. Desde uno y otro punto, los trenes saldrán cada tres minutos en las «horas punta», siendo más espaciados en las horas del día en que la demanda de tráfico sea menor. Los trenes diseñados para el transporte de vehículos tendrán una capacidad de 4.000 turismos y camiones cada sesenta minutos, y en las dos direcciones. El peaje por coche y dos viajeros será de unas 11.000 pesetas y sus ocupantes podrán permanecer durante el tiempo de la «travesía» tanto en su automóvil como en otras dependencias del tren, incluidas las cafeterías.

Para la construcción del túnel se habían presentado varios proyectos, que fueron rechazados. Uno de ellos preveía construir dos túneles para tráfico ferroviario y otros dos para tráfico rodado, pero fue rechazado, tanto por la dificultad de tener que ventilar 100 kilómetros de túneles como por los problemas psicológicos que puede producir a los conductores de automóviles un túnel de esa longitud. Otro de los proyectos consistía en la construcción de puentes e islas artificiales en el canal para reducir el túnel a sólo 20 kilómetros. No fue aceptado por caro y por las complicaciones de las «islas». Un último preveía un puente de costa a costa, con 12 carriles para el tráfico, además de un túnel bajo el canal para el ferrocarril. Pero su carestía (más de un billón de pesetas) y la dificultad que supone para el tráfico marítimo el ir esquivando pilares de un puente sirvieron



3.300 metros y discurrirá a una altura sobre el mar de 81 metros. Estará sujeto a ambos extremos por dos enormes pilares de 400 metros de altura y 60 metros de grosor, permitiendo el paso de automóviles sobre dos carriles en cada sentido, junto a dos líneas ferroviarias en el centro. Los innumerables cables de acero, que, con un diámetro de 60 milímetros, sostendrán la infraestructura, tendrán una longitud equivalente a cuatro veces y media la distancia que separa la Tierra de la Luna.

Los trabajos, que está previsto finalicen para 1995, serán dirigidos por la sociedad del estrecho de Mesina, que agrupa a Administraciones regionales, los ferrocarriles italianos y varias grandes compañías, entre ellas, Fiat, y se especula que por el estrecho circularán al comienzo unos cinco millones de vehículos, cifra que quintuplica a la actual. Mientras que el «chunnel» anglo-francés no presenta demasiadas complicaciones técnicas, los científicos italianos debaten ahora cómo afrontar semejante obra, teniendo en cuenta que en la región se contabilizan al día 40 pequeñas sacudidas sísmicas y que en el estrecho a veces se registran rachas de viento de hasta 200 kilómetros por hora.

Pese a estas dificultades, la voluntad de los gobernantes italianos aparece por primera vez claramente definida. El propio Bettino Craxi ha sido diáfano al señalar que no se trata de un mero problema de velocidad, para atravesar con mayor rapidez el estrecho. Se trata —dice— de una «mayor integración norte-sur y un crecimiento social entre dos regiones no muy favorecidas hasta ahora». Todos coinciden en que la importancia política y social del proyecto es incuestionable, ya que Sicilia pasa a «formar parte» de Italia, acabando con un aislamiento ancestral. Incluso se piensa que el problema de la mafia podría ser mejor abordado, ya que el factor «isla» ha contribuido a que proliferaran todo tipo de ilegalidades.

Con el puente, además, la ciudad calabresa de Reggio y la siciliana de Mesina acabarán conformando una gran metrópoli de más de un millón de habitantes, que se convertirá en uno de los centros comerciales más importantes del sur de Italia, zona tristemente famosa por su depresión permanente.

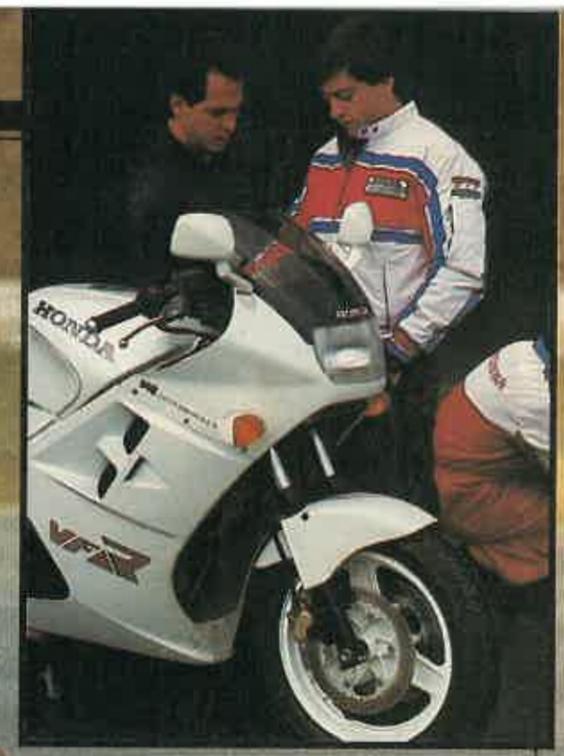
para que también fuera rechazado. La repercusión económica que va a tener para el Reino Unido es evidente, teniendo en cuenta que la otrora primera potencia marítima mundial realiza el 65 por 100 de sus intercambios comerciales con los países de la Comunidad Económica Europea. Pero no todo se circunscribe a los aspectos económicos. El tradicional aislamiento de los «isletos», protegidos por una franja marítima de 30 kilómetros, va a verse en peligro, pese a que la «dama de hierro»

ha tomado toda clase de precauciones: los promotores del túnel han debido ofrecer, en un voluminoso informe, toda clase de garantías de que los animales británicos no sean afectados por la rabia, las plantas por distintas plagas y los ciudadanos... por las publicaciones pornográficas.

En el proyecto italiano, tanto la obra en sí como sus consecuencias adquieren otra perspectiva. El puente, que tendrá un costo aproximado de 500.000 millones de pesetas, tendrá una longitud de

**HONDA VFR 750 F  
DE CARRERAS  
POR  
LA VIDA**

Es la «siete y medio» más agresiva del mercado: casi una máquina de carreras, capaz de rodar a 240 kilómetros por hora. Sito Pons, Carlos Cardús y Tony Mang nos acompañaron a su presentación en el circuito de Jerez.



**Sito Pons  
la probó en Jerez**



Retrato de familia: Junto a la VFR 750 F, la máquina de resistencia de la que deriva en algunos aspectos, como el relativo al chasis tubular de aluminio. Arriba a la derecha, Sito Pons y Cardús, que probaron la moto en Jerez con Tony Mang.

**L**A versión R de la conocida VF-750-F, presentada el pasado mes de septiembre en una localidad de la Costa Azul, se ha podido probar por primera vez en el nuevo circuito de Jerez de la Frontera, que ha sido elegido por Honda para esta ocasión.

El trazado muy técnico de este circuito, donde la continua sucesión de curvas enlazadas obliga a una conducción metódica y precisa, ha hecho posible ensayar a fondo la VFR-750-F, a pesar del estado resbaladizo que presentaba la pista en estos días. La presencia de Antón Mang, Sito

Pons y Carlos Cardús amenizó la presentación y sobre todo sirvió para intercambiar opiniones respecto al comportamiento del nuevo modelo. Pensando en las consecuencias de una posible caída, tanto Mang como Pons rodaron con precaución. Sin embargo, Cardús se empeñó hasta los límites que



La nueva «siete y medio» de Honda costará en torno a 1.400.000 pesetas. En el circuito de Jerez demostró unas extraordinarias cualidades para rodar muy rápido.

permita el estado de la pista, y calificó así al circuito: «Tiene un trazado muy técnico que obliga a un esfuerzo físico fuera de lo común, y me imagino que esto se agrava con la temperatura que suele hacer aquí en los meses de la temporada deportiva. Sobre la calidad del asfalto no puedo opinar, hay mucho barrillo que no deja rodar a tope.» Respecto al modelo VF-750-F, la ver-

sión R se diferencia en muchos aspectos. Lo primero que llama la atención es el sólido chasis, hecho en aluminio, cuya estructura recuerda la empleada en competición.

La sección del tubo rectangular que la compone es de 30x40 milímetros y alcanza un peso del 50 por 100 inferior al chasis del modelo anterior. También el basculante de sección rectangular es de aluminio.

En cuanto al motor, Honda define a este V-4 como perteneciente a una segunda generación, que, al margen de tener la misma arquitectura, es totalmente diferente.

Los conductos de admisión en las culatas se han variado de inclinación, pasando de los 72 grados anteriores a los 52 actuales. Para esto se han variado también los balancines de las válvulas y su mecanismo. La distribución es ahora por cascada de piñones, similar al modelo 1000-R. Además de conseguir con esto más precisión en el funcionamiento, se ha reducido la fricción, causada por las anteriores cadenas, en un 30 por 100.

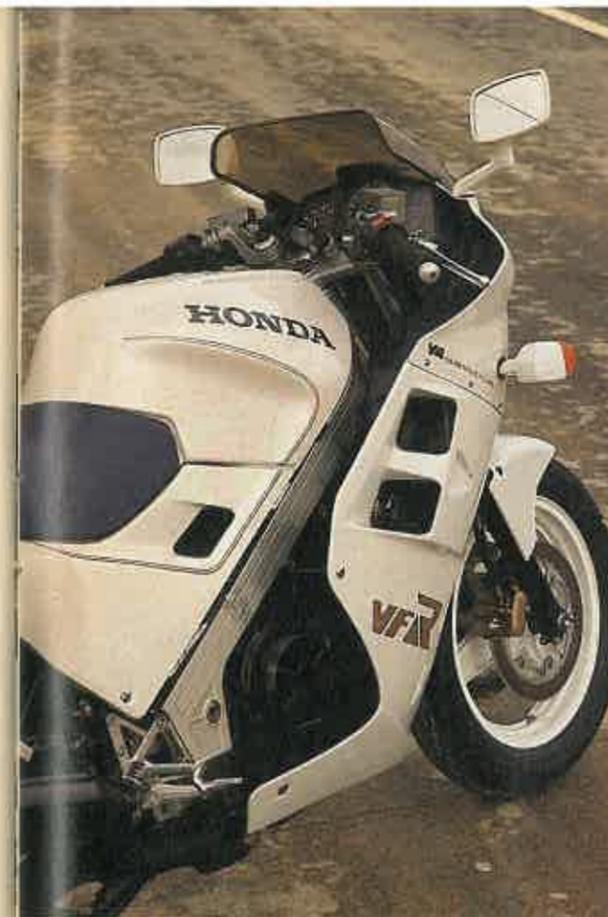
El filtro del aire ha pasado a tener un caudal de 7,2 litros cúbicos de aire, y los cuatro carburadores son del tipo Keihin VD con 34 milímetros de diámetro del difusor.

Como es de esperar en un motor agresivo como éste, el cigüeñal ha sido aligerado hasta llegar a los seis kilos de peso y, en consecuencia, también las bielas y los pistones son de nuevo diseño. El resultado de todas estas innovaciones son: cien caballos de potencia para los modelos destinados a unos

mercados y ciento cinco para otros.

En el apartado de la lubricación, que tantos problemas acarrió en las primeras unidades de VF-750-F, se ha modificado empleando dos bombas para mover el circuito, un radiador para su refrigeración y la capacidad del cárter es ahora de cuatro litros de aceite.

Todas estas innovaciones técnicas se complementan con un excelente com-



Un cúmulo de características tecnológicas de punta se dan cita en esta máquina, cuyo motor es capaz de girar a más de once mil revoluciones por minuto. El velocímetro va regulado hasta 270 kilómetros por hora.



portamiento de marcha que la VFR-750-F ha demostrado en el circuito de Jerez. Sito Pons dijo: «Lo que demuestra lo rápida que es esta moto, además de dócil y segura, es el comportamiento en el circuito. Con esto se puede deducir su agresividad en una carretera normal.»

Realmente, la VFR-750-F es una moto con excelente estabilidad en cualquier clase de trazado. Los 220 kilos, aproximadamente, que llega a pesar en orden de marcha no repercuten excesivamente en su rendimiento. El buen reparto de pesos, junto con la rigidez del chasis y el centro de gravedad rebajado al máximo posible, le infunden unas dotes de manejabilidad y sobre todo precisión al momento de trazar una curva.

El motor no puede ser más progresivo en desarrollar los cien caballos de potencia declarados, y hasta alcanzar las 11.000 revoluciones por minuto la aceleración es totalmente lineal. Tanto es así que en la primera toma de contacto se llega a dudar de su potencia.

Las seis velocidades que componen el cambio tienen entre sí una relación perfecta para el uso en carretera y su mecanismo es ruidoso sólo al engranar las marchas por encima de las 10.000 revoluciones por minuto.

Excelentes los frenos: los

delanteros responden con progresividad sin acusar fatiga, y en cualquier situación están a la altura de las circunstancias; sin embargo, el posterior resulta excesivamente potente.

Según el fabricante, las pastillas de estos frenos tienen un componente cerámico poco sensible al calor y especialmente estudiado para los discos sobre los que actúan.

En el circuito no fue posible comprobar la velocidad máxima, que al pare-

cer se aproxima a los 240 kilómetros por hora, y la aceleración sobre los cuatrocientos metros debería ser la mejor de su categoría.

La línea estética no es excesivamente agresiva por tratarse de una moto deportiva, y esto se atenúa todavía más con el color blanco-perla o azul ultramar con que están pintadas las VFR. Tanto la manipulación de la pintura como el nivel de acabado de la moto en general merecen un elogio, que sin duda situará en este aspecto a la nueva Honda por encima de sus rivales.

El precio de la VFR-750-F está todavía sin fijar, pero se supone que oscilará en torno a 1.400.000 pesetas.

En el caso de querer transformarla para su uso en competición, Honda Racing Corporation sirve un conjunto de piezas para la modificación del motor y de la parte ciclística; con esto el incremento de potencia es de 30 caballos más, con lo que se sitúa en 130 caballos a 13.000 revoluciones por minuto. Para los sibaritas que aspiran al grado máximo de competitividad de su moto está también disponible una horquilla en fibra de carbono, 3,5 kilos más ligera de la especial para competición. Su precio se acerca al millón de pesetas.



Carlos Cardús sacando la quintaesencia de la VFR.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

Motor 16/63

FICHA TÉCNICA



**MOTOR** Cuatro cilindros en «V» a 90 grados. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera: 70x48,6. Cilindrada total: 748 c.c. Relación de compresión: 10,5 a 1. Doble árbol de levas en cabeza. Potencia máxima: 100-105 CV a 10.500 rpm.

**ALIMENTACION** Cuatro carburadores Keihin VD de 34 mm. a depresión. Encendido transistorizado.

**TRANSMISION** Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Caja de cambios con seis velocidades.

**BASTIDOR** Estructura en aluminio de sección rectangular abierta en la parte inferior. Horquilla delantera hidroneumática con sistema TRAC para el antihundimiento. Suspensión posterior: Pro-link con amortiguador hidráulico regulable. Frenos delanteros: Dos discos de 276 mm. Freno posterior: Un disco de 256 mm. Llanta delantera: De 16 pulgadas. Posterior: De 18 pulgadas.

**DIMENSIONES** Longitud máxima: 2.175 mm. Distancia entre ejes: 1.480 mm. Altura del asiento: 780 mm. Altura máxima: 1.170 mm. Anchura máxima: 730 mm. Peso en seco: 199 kilos. Capacidad del depósito: 20 litros.

KIT HRC



COMPONENTES

- Cuatro árboles de levas.
- Dieciséis válvulas.
- Cuatro pistones.
- Cuatro bulones.
- Cuatro juegos de segmentos.
- Cuatro bielas.
- Dos culatas.
- Cuatro carburadores.
- Un juego de escape.
- Un radiador.
- Muelles para el embrague.
- Conjunto de cambio de relación cerrada.
- Encendido electrónico.
- Amortiguador posterior.
- Articulación posterior de la suspensión.
- Horquilla delantera con pinza de freno.
- Coronas y piñones.
- Llantas delantera y trasera.
- Discos de freno delantero.
- Horquilla delantera en fibra de carbono.

## TAC: ESCUELA DE CONDUCCION SOBRE HIELO



**L**A ola de frío que hemos estado padeciendo ha puesto en evidencia que los españoles no estamos muy preparados para desenvolvernó en condiciones climáticas adversas como las que hemos sufrido. Naturalmente, en España casi nunca hace frío, y en aquellos lugares en que sí lo hace, las gentes del lugar se han adaptado como han podido a esas condiciones. Pero lo que es el resto... En cuanto la situación se sale de lo normal, tanto por abajo, como ahora, como por arriba, es cuando comienzan los dolores de cabeza.

Sería pretencioso por parte de Joan Arnella afirmar que cuando decidió crear su Escuela de Conducción sobre Hielo, TAC, pensó en esas circunstancias. Pero lo que sí es cierto es que el tiempo que hemos padecido ha puesto en el tapete esta realidad: muy poca gente sabe desenvolverse en pisos de poca adherencia. Y no sólo eso, sino que en cuanto surge un imprevisto, la reacción de muchos conductores es casi casi la de echarse las manos a la cabeza, cerrar los ojos y... Dios dirá. Tal vez hemos exagerado un punto en esta última aseveración, pero sí es un hecho palpable que el más mínimo patinaje, el más mínimo amago de derrapaje, son considerados por muchos como el principio del fin. Arnella no pretende fabricar futuros Toivonen o, mejor dicho, futuros Serviá. Arnella, lo que pretende es formar conductores más seguros, y para ello es preciso que sepan que las situaciones que parecen insalvables tienen solución.

La Escuela de Conducción sobre Hielo está situada en la pionera de las estaciones invernales españolas: La Molina, en la provincia de Girona, a menos de doscientos kilómetros de Barcelona. Allí, en dos circuitos trazados en la nieve con máquinas usualmente dedicadas al trazado de pistas de esquí, se desarrollan las clases. No se trata de cursillos, que, por tanto, sólo interesarían a los aficionados o profesionales. Se trata de clases de media hora de duración que son, por tanto, ape-



Juan Arnella, creador de la Escuela de Conducción sobre Hielo, matiza las peculiaridades a tener en cuenta al volante del coche cuando las condiciones de adherencia son mínimas.



# RESBALE, PERO NO PATINE

tecibles, y valoramos la palabra en todo su significado, apetecibles pues, para todo el mundo que puede encontrarse en una estación de esquí. El horario también ayuda, ya que las clases se imparten de nueve a once de la mañana y desde las siete de la tarde en adelante, momento éste del «après sky». Estos horarios vienen obligados por la temperatura ambiente, ya que rodar en las horas de sol haría desaparecer el hielo puesto que por mucho que estemos en los Pirineos, las temperaturas no tienen nada que ver con las de ciertas estaciones de los Alpes o en los Países Nórdicos... El circuito, de unos quinientos metros de recorrido, consta de cinco virajes de distintos radios, con ciertos desniveles e incluso con una de las curvas en contra-peralte, lo que hace realmente la conducción muy delicada. Los cuatro coches de la escuela, dos Ibiza y dos 131 equipados con neumáticos de contacto Kléber, permiten al alumno escoger entre una tracción delantera y tracción trasera, según sea su interés, para así aprender las técnicas de uno u otro sistema, tan distintas entre sí.

MOTOR16 pudo ir de observador en el asiento de atrás para poder de ese modo juzgar cómo se desarrolla una clase. Esta comienza con unas vueltas a cargo del monitor, que explica, sobre todo, cuáles son las consecuencias de diversas acciones sobre el volante, sobre el freno, o el acelerador, sobre todo en función del momento escogido. Así, un toque de acelerador en un instante preciso puede ayudar a inscribir el coche en la curva o, por el contrario, sacarnos de ella, lo mismo que en ocasiones es más contraproducente frenar que no acelerar, etcétera... Por lo que pudimos pulsar, a los alumnos les cuesta captar estas cosas cuando es el monitor quien conduce. Por eso, en TAC hacen que el alumno pase en seguida al volante. Entonces, paulatinamente, es él quien a fuerza de fracasos, de trompos, de maniobras bien resueltas, de salidas contra los blandos muros de nieve, de experiencias; en suma, va captando el mensaje. Comprende lo que antes le parecía difícil. No sale hecho un Vatanen, pero sabe cómo deberá conducir para evitar situaciones desagradables, que es lo que deberá hacer si éstas se presentan. Todo ello bien vale las dos mil quinientas pesetas que cuesta una clase. Dos mil quinientas pesetas que hacen muchísimo más en favor de un tráfico seguro que otras tantas impuestas a modo de sanción para castigar ciertas infracciones.

Texto y fotos: J. L. Aznar

De la teoría a la práctica. El derrapaje del eje trasero en el 131 se corrige a base de contravolante.



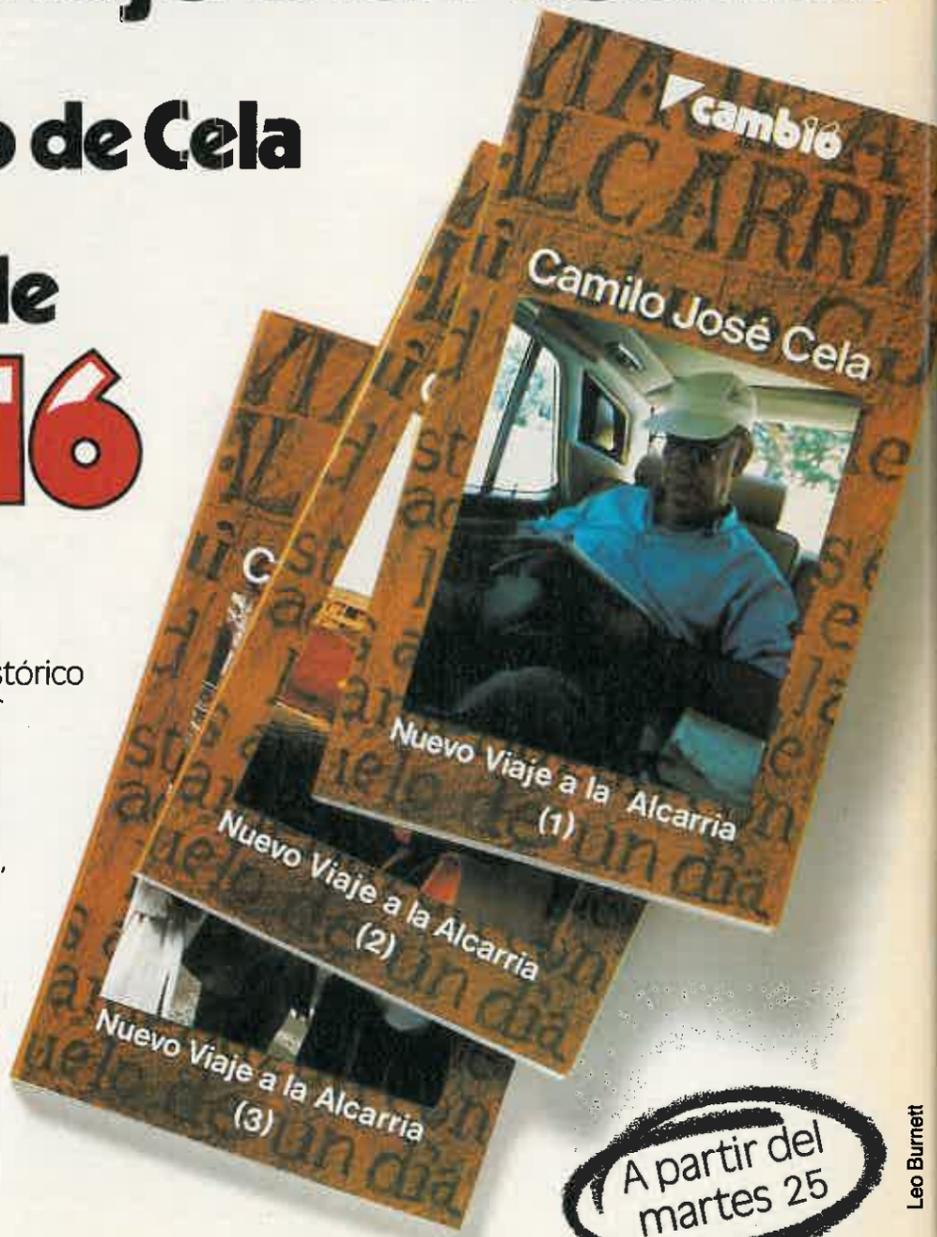
## “Nuevo Viaje a la Alcarria”

El último libro de Cela gratis con su ejemplar de **cambi16**

El relato del quijotesco, inaudito e histórico viaje que hizo Cela, patrocinado por el Grupo 16, en Rolls y con su choferesa negra, 40 años después de su primer Viaje a la Alcarria.

En exclusiva para nuestros lectores, se presenta en tres tomos, cada uno de los cuales se entrega gratis junto a su número de Cambio 16.

No se deje escapar esta obra inédita que estará en su quiosco a lo largo de esta semana y la próxima.



A partir del martes 25

Leo Burnett

DEPORTE

## TABATON GANO EL COSTA BRAVA

# POR UN PUÑADO DE CLAVOS

El Reglamento de la trigésimo cuarta edición del Rallye Costa Brava limitaba el número y longitud de los clavos que podrían utilizarse. Nadie pensaba que el hielo y la nieve hiciesen acto de presencia, hasta el punto que el tránsito por determinados tramos, como El Subirá, fuese muy comprometido. Por ello, se autorizó la utilización de clavos en mayor profusión. Quienes no se enteraron de la nueva situación, sufrieron gravemente las consecuencias. Este fue el caso de Carlos Sainz, que posiblemente le haya costado su primera victoria en la prueba catalana.

Desde que en 1972 el Costa Brava es

puntuable para el Europeo, una gran mayoría de pilotos que han alcanzado este galardón, han vencido en la prueba catalana: desde Pinto el mismo año 72 hasta Biasion en el 82.

Por ello, la inscripción en este año ha sido de primera categoría: dos escuderías oficiales italianas: Tre GAZELLE, con dos Lancia 037 para el belga Patrick Snijers y el italiano Mauro Pregliasco; y la Jolly, que trala nada menos que un Lancia S4 (el mismo coche que utilizó Alen en Montecarlo, pero

con 400 CV en vez de los 450 del Mundial), que conducía Fabrizio Tabaton. Esta participación extranjera iba a medirse con los habitantes del Campeonato español, con importantes novedades.

Fabrizio Tabaton lleva dos victorias en Cataluña en un semestre. En esta ocasión contaba con el Lancia S4 de Alen en Montecarlo.





Brillantísimo Carlos Sainz, a quien un error en la utilización de neumáticos le costó posiblemente la carrera. Abajo, Colomer ganador en grupo N.



Pregliasco, simplemente cumplió.



El primer privado: Spiliotis, sobre Porsche 911 SC.



Beny está claramente en inferioridad de condiciones.

des, como el debut del Ford RS 200 de Antonio Zanini.

Con mucha prisa, el coche del RACE tomaba la salida en Lloret con el único fin de rodar el equipo y de que Zanini se haga a su conducción. No había demasiadas esperanzas de que finalizase la prueba y la verdad es que a punto estuvo de lograrlo.

No era el Ford el coche en que se depositaban las esperanzas de victoria por parte española, sino en cualquiera de los dos hombres que el pasado año lu-

charon cerradamente por el título: Salvador Serviá, que salía con el mismo coche del Montecarlo; y Carlos Sainz, con el Maxiturbó de finales del 85, convenientemente revisado y mejorado por FASA. Como novedad, la utilización de cubiertas Michelin por parte del catalán. Este año la representación de Pirelli corre a cuenta de Zanini.

Beny Fernández completaba el elenco de grupos B de primera división, aunque con escasísimas posibilidades de subirse al pódium. Para esta prueba

utilizaba el Manta 400, más pesado y menos potente de los tres con que, en teoría, cuenta el equipo Opel para rallies de tierra.

En los primeros compases del Rallye es Tabaton quien se instala en cabeza; pero la efectividad de su montura no le basta para imponerse claramente a Serviá ni a Sainz, a quienes aventaja por escasos segundos. Al término de las seis primeras pruebas, la diferencia es de ocho segundos sobre Serviá y de quince sobre Sainz. Tras ellos, Pregliasco

está ya a un minuto, Zanini a dos y Beny a dos y medio. Por entonces ya Snijers había abandonado con el motor roto.

Entre los grupo A, Pons y Moratal se enzarzan en una lucha magnífica, con Barreras y Bassas ya fuera de la prueba por diferentes problemas de juventud: junta de culata en el R-11 y transmisión en el Alfa GTV, mientras que Muñoz se veía retrasado por fallos en los colectores de su BMW 323i.

Sin grandes diferencias finaliza la

primera etapa, con Balcázar, en el Talbot Lotus de Promoservice, como primer privado, justo delante de Moratal, ya que Pons abandonó por salida de carretera. Tras él, el monegasco Spiliotis, con un precioso y potente Porsche 911 SC y un sorprendente Colomer, quien con un R-5 GT Turbo no sólo se imponía en grupo N, sino que alcanzaba el séptimo puesto absoluto.

En la segunda etapa, la lluvia y la nieve hacían acto de presencia. Quien más quien menos, duda en la elección



EN DIRECTO

● Dos días antes del rallye, se llegaba a un acuerdo de patrocinio entre Monroe y el equipo del RACE. La verdad es que, hasta entonces, Serviá tenía muy difícil su participación en todo el Campeonato de España.

● Siguiendo en el tema, también los acuerdos entre Opel y Phillips llegaron a última hora. Esta marca coincide en ayudar a los dos pilotos vigüeses en el campeonato: Beny Fernández y Guillermo Barreras.

● En el Ford RS 200 entraba agua por los pasos de rueda. José Autet iba envuelto en plástico, mientras que Antonio Zanini, se envolvía los pies en bolsas vacías de pan Bimbo.

● En el equipo del RACE se plantean muy seriamente el patrocinio de Mangold, Assimil o Berlitz, porque se habla en: italiano, inglés, catalán y castellano... siempre al menos con muy buen humor.

● Al fin el Maxiturbó funciona correctamente. Un fino trabajo de suspensiones y sobre todo, la intervención del excelente mecánico que es Manolo, a quien los técnicos franceses comienzan ya a llamar «Manolo Gordini». Hasta ahora siempre había sido «Manolo Farías».

● Una amenaza de bomba en el coche de Serviá dejó al piloto gerundense sin dormir al término de la primera etapa y algo más desconcentrado de lo normal. La verdad es que la broma fue de un pésimo gusto y tuvo que intervenir la Policía y los artificieros. Ya hace un par de años ocurrió un caso similar con el coche de Genito Ortiz en el País Vasco.

● Toda una lección de deportividad la de Bardolet al manifestar públicamente que no reclamaría contra Moratal por la utilización de clavos, cualquiera que fuese el resultado. La reclamación que le costó la victoria a Moratal fue de oficio.



Serviá no pudo finalmente superar a un inspirado Carlos Sainz. Desconcertado por un absurdo anónimo, rodó menos deprisa de lo que en él es habitual.



Bardolet llevó al Visa GTI a la victoria en grupo A.



Antonio Zanini estrenaba el Ford RS del equipo del RACE. A punto estuvo de llegar al final, en una modesta pero lógica quinta posición, pero se rompió el depósito de su coche y tuvo que abandonar.



Borja Moratal perdió un triunfo en grupo A que ha merecido.

POSICIONES SCRATCH EN CADA TRAMO

	1.ª ETAPA (ASFALTO)								2.ª ETAPA (ASFALTO)								3.ª ETAPA (TIERRA)														
	1.º S. Hilari	2.º Marcano	3.º Montgach	4.º Begues	5.º Colcerola	6.º Montgach	7.º Begues	8.º/A Colcerola	8.º/B Colcerola	10.º S. Hilari	11.º Guillerías	12.º Oser	13.º Els Angels	14.º S. Pelalla	15.º S. Hilari	16.º Els Angels	17.º Oser	18.º Els Angels	19.º S. Pelalla	20.º Lloret	21.º Bruyola	22.º El Subirà	23.º Grions	24.º Bruyola	25.º Lloret	26.º Lloret	27.º Bruyola	28.º El Subirà	29.º Grions	30.º Lloret	
TABATON	1	5	4	2	1	5	2	1	2	1	2	1	4	28	1	1	1	1	1	2	1	1	1	4	1	1	4	4	2	3	
SAINZ	2	2	3	3	3	4	3	1	3	4	1	2	1	1	2	2	2	1	2	1	3	3	3	2	2	3	3	1	1	1	
SERVIÁ	3	1	2	1	2	3	4	3	1	3	4	3	5	4	3	3	3	4	5	3	2	2	3	4	2	1	3	3	2		
PREGLIASCO	5	3	1	4	4	1	1	4	4	2	3	4	2	3	4	6	5	3	4	6	5	3	4	1	5	5	2	5	4	4	
ZANINI	4	4	6	5	5	1	6	5	5	5	6	5	3	2	5	4	4	5	3	4	4	5	3	4	3	2	4	5	2	4	
BENY	7	6	5	6	6	6	5	6	6	6	5	6	6	5	6	13	6	6	6	5	6	6	6	6	6	6	6	6	6	5	5

de neumáticos y es Sainz quien arriesga más, utilizando compuestos de seco tallados a mano. Los riesgos tienen su compensación, porque el madrileño logra superar a Serviá y en el mismo tramo, ponerse en cabeza del Rallye tras un despiste de Tabaton. El largo tramo de Guillerías (el Coll de Rabell más San Hilari) sería decisivo, por el hielo en la cumbre. Beny pierde ocho minutos; Pregliasco, 4; Burrull, con un modesto Visa GTI de grupo A, hace el quinto

scratch; Muñoz pierde once minutos respecto al mejor de su grupo... la clasificación da un vuelco en cada una de las pasadas de estos casi 40 kilómetros nevados. Al final de la etapa, antes de llegar a la tierra, Sainz es líder, con veinte segundos sobre Tabaton, 2,50 sobre Serviá, 5,52 sobre Pregliasco y 8,23 sobre Zanini. Beny ya estaba a casi veinte minutos y el monegasco a más de media hora. Sólo 35 coches llegaban a Lloret

de los 95 que tomaron la salida... y aún quedaba una etapa de tierra, convertida en barro por la lluvia. Fue en el intermedio entre ambas etapas, a las cuatro de la mañana, cuando se decide autorizar los clavos para que no se quede el Rallye bloqueado. Los dos primeros tramos de tierra son afrontados con decisión por Sainz, quien no quiere dejarse superar por un 4x4 supereficaz. Luego vendría el error de Subirá, en el que Sainz pierde

cuatro minutos; Serviá, cuarenta segundos; Zanini, minuto y medio; Beny, tres y medio... Todo estaba ya decidido, con Tabaton en cabeza, Serviá segundo, a 3,20 y Sainz a 4,11. Cuando el Rallye entraba en su fase final, un nuevo golpe de emoción con la lucha entre los dos españoles y la resolución en la última prueba, a la que llegan con 7 segundos de diferencia y que resuelve Sainz por un segundo. A dos pruebas del final, Zanini abandona con el de-

posito del Ford roto. Muñoz vuelca en S. Pelalla. En definitiva, un Rallye apasionante, que al final se vio envuelto en polémica por las penalizaciones a Moratal (30 segundos que le hicieron perder la victoria en grupo A), por utilizar neumáticos de clavos no autorizados; y los rumores, no confirmados, de que otros pilotos habían hecho lo mismo. J. M. Cernuda Fotos: J. L. Aznar

**CLASIFICACION FINAL**

1, Tabaton-Tedeschini (Lancia S4), 6 horas 8 minutos 35 segundos; 2, Sainz-Boto (Renault Maxiturbó), a 3-17; 3, Serviá-Sabater (Lancia 037), a 3-25; 4, Pregliasco-Clanci (Lancia 037), a 8-17; 5, Beny Fernández-Orozco (Opel Manta 400), a 30-08. 6, Spiliotis-Spiliotis (Porsche 911 SC), a 47-23; 7, Colomer-Montanya (Renault 5 GT Turbo), 1.º Grupo N, a 54-34; 8, Bardolet-Compte (Citroën Visa GTI), 1.º Grupo A, a 1-07-10; 9, Aime-Lebreton (Renault 5 GT Turbo), a 1-10-41; 10, Molina-Olmedo (Renault 5 GT Turbo), a 1-18-22.



RESISTENCIA

EL NUEVO KOUROS

El Campeonato del Mundo de Sport Prototipos cuenta con un nuevo concursante: el Kouro's Racing. Se trata del equipo del suizo Peter Sauber, que tiene el

apoyo del agua de colonia Kouro's, de Yves Saint Laurent. El coche no es otro que el Sauber con motor Mercedes, concretamente el V-8 5 litros de dos válvulas por cilindro y doble turbo, para el que se anuncia una potencia de 650 caballos. Ha sido elaborado por Heini Mader, que actualmente prepara unas nuevas culatas de cuatro válvulas por cilindro. El

coche será pilotado por Henri Pescarolo y John Nielsen en Monza, Silverstone, Le Mans, Nurburgring y Spa. Para las 24 Horas de Le Mans se espera disponer de un segundo coche.

TIERRA

PRIMER ASALTO EN ABRIL

El Campeonato de España de Rallyes Secretos de Tierra se iniciará el 19 de abril y no el 8 de marzo como en principio estaba previsto ya que el calendario ha sufrido algunas modificaciones, quedando definitivamente las fechas y los lugares de la siguiente forma: 19 de abril, Cataluña; 24 de mayo, Lugo; 12 de julio, Santander; 6 de septiembre, Andalucía; 4 de octubre, Soria; 1 de noviembre, Cataluña, y 29 de noviembre, Centro.

TORMO

ADIOS MOTO

Ricardo Tormo no podrá volver a pilotar. Los médicos que le tratan de sus heridas son tajantes en esa opinión. Tan sólo una operación cuyo resultado no se atreven a garantizar podría dar movilidad a la pierna malherida de Ricardo. Por este motivo Ricardo Tormo ha aceptado la proposición de Toni López, presidente de la RFME, quien le ha ofrecido capitanear el equipo que esa Federación ha creado para que represente a nuestro país en el Campeonato de Europa. Se trata del equipo RFME-AUTISA, ya que serán motos de esa marca las utilizadas, y los pilotos son Javier Grau, Jorge Mañuz, Joaquín Fábregas y Juan López. Las motos serán desarrolladas por el mismo Tormo y Angel Carmona, su antiguo técnico y ahora responsable de las Autisa de Gran Premio.



ICE-CROSS

MOTOS BAJO CERO

En la estación italiana de Sestriere se ha celebrado, por tercer año consecutivo, el Ice Cross Motociclístico Memorial Gian Paolo Marinoni. Participaron 80 pilotos, algunos de renombre, como Grazziano Rossi, Alessandro Gritti y De Petri. Hubo además una prueba de exhibición, con un trofeo para el piloto más espectacular, que fue para el gran especialista y pluricampeón italiano de Moto Cross Maurizio Dolce.

DERBI

MAS BALAS QUE NUNCA

Derbi va a tener que preparar seis motos en cada Gran Premio: las dos de Angel Nieto, las dos de Aspar y las dos de Manuel Herreros. Seis motos para tres pilotos con el máximo de ilusiones: Nieto para su-



perar esa cifra fatídica de trece títulos mundiales y retirarse con todos los honores, Aspar para conseguir el título que inaugure su palmarés, y Herreros para demostrar que es más que un alumno aventajado; además, hay que contar con el interés de Derbi por conseguir el primer título después de su vuelta a los circuitos.

FORMULA 1

LOS NUMEROS

La lista de inscritos en el Mundial de Fórmula 1

ya ha visto la luz; éstos son los números que lucirán todos los participantes: 1, Alain Prost; 2, Keke Rosberg, con McLaren. 3, Martin Brudle, y 4, Eddie Cheever, con Tyrrell. 5, Nigel Mansell, y 6, Nelson Piquet, con Williams. 7, Ricardo Patrese, y 8, Elio De Angelis, con Brabham. 9, Mike Thachwell, con Ralt. 11, Johnny Dumfries, y 12, Ayrton Senna, con Lotus; 14, Jonathan Palmer, con Zakspeed; 15, Alan Jones, y 16, Patrick Tambay, con Lola. 17, Marc Surer, y 18, Thierry Boutsen, con Arrows. 19, Teo Fabi, y 20, Gerhard Berger, con Benetton; 21, Ivan Capelli, y 22, Christian Danner, con Oseilla. 23, Andrea De Cesaris, y 24, Alessandro Nannini, con Minardi; 25, René Arnoux, y 26, Jacques Laffite, con Ligier. 27, Michele Alboreto, y 28, Stefan Johansson, con Ferrari. Y 29, Mauro Baldi, con Eckstrom.

FORMULA 3000

MARCH JUEGA FUERTE

La firma inglesa March ya tiene terminado su último modelo de monoplaza de cara a la temporada 86 de Fórmula 3000; el nuevo March 86 B será el coche oficial de algunos de los máximos pretendientes al título final, pilotos como Emmanuelle Pirro, Ivan Capelli, Michel Ferté o el propio Adrián Campos. El nuevo March es una evolución del monoplaza que el año pasado ganó siete de las once pruebas del Campeonato y dio el título al alemán Christian Danner.

El trabajo hecho por el ingeniero Andy Brown se ha centrado, sobre todo, en mejorar el aspecto aerodinámico: la parte posterior es nueva en su totalidad, se ha cambiado la suspensión trasera y la cubierta del motor es más alta y redondeada, lo que permite un mejor trabajo del alerón principal. March está construyendo dieciséis chasis del tipo 86 B, que van a salir al mercado con un precio algo superior a los diez millones de pesetas. El motor elegido



BOXES

La primera prueba del mundial de prototipos acaba de caerse del calendario. La prueba se iba a celebrar en Mugello los días 5 y 6 de abril y ahora se ha trasladado al mes de septiembre pero sin fecha definida. El primer asalto de este campeonato mundial se celebrará en Monza los días 19 y 20 de abril, será una carrera del tipo Sprint que sólo valdrá para el campeonato de pilotos.

Manuel Herreros y Andrés Sánchez Martín han sido los vencedores de la primera prueba puntuable del Campeonato de España de Velocidad en 80 y 125 centímetros cúbicos respectivamente, que se disputó en Gandia. Angel Nieto se tuvo que conformar con la segunda posición en 80 y «Aspar» que también participaba en esta cilindrada sufrió una caída.

La mayoría de los miembros del Comité Organizador de la Baja Montebancos han hecho público un comunicado para demostrar su desacuerdo con la nota de Prensa lanzada hace pocas fechas en la que se comentaba una supuesta falta de apoyo por parte de la Federación Española de Automovilismo.

François Vincent, Anne Sinclair y Cristina Vicente, miembros del comité organizador son los firmantes de este último comunicado de apoyo y reconocimiento a la FEA.



El March 85 B de Fórmula 3000 fue el coche clave de la temporada anterior, la realización era perfecta y su puesta a punto también.

para los nuevos monoplazas será el Cosworth, todo un veterano que es capaz de dar cuatrocientos cincuenta caballos de potencia a pesar del limitador de revoluciones Monk, un sistema que impide al Cosworth, un ocho cilindros en V con tres

litros de cubaje, superar las 9.500 revoluciones por minuto, cuando este motor es capaz de alcanzar sin ningún problema las 11.500 revoluciones por minuto, según demostró durante su larga etapa como rey y señor de la Fórmula 1.

Una gozada... en video



J. M. CASANOVAS

El Costa Brava despejó no pocas incógnitas. El Delta S-4 fue la vedette. Admirado e intocable. Potente y manejable. Sólido y espectacular. Sus 400 CV marcaron la diferencia, Fabrizio Tabaton fue sincero y realista: «He ido tranquilo, sin arriesgar.» Lancia ha vuelto a dar en la diana. Peugeot tendrá que hacer horas extras. Audi ya puede guardar sitio en el museo para el histórico Quattro,

La verdad es que el rallye ha tenido dos ganadores. El Delta en el capítulo mecánico y Carlos Sainz en la clasificación de pilotos. Supo sacar el máximo partido del Maxi Turbo. Pudo ganar y un error de asistencia a

punto estuvo de costarle el segundo puesto. Al final, por sólo ocho segundos relegó a Servia a la tercera plaza. Sainz puso en evidencia que es el aspirante número uno al campeonato de España... hasta que llegue el S-4 de Servia mediante la temporada. Como reconoce el propio Salvador, el piloto de Renault vuela bajo. Está muy claro que sigue una progresión espectacular y que sobre la tierra saca un partido increíble a las dos ruedas motrices.

Lo curioso es que todos estaban contentos y felices en Lloret. Ya veremos si dentro de un mes, en el RACE, continúan los rostros de «denticolor». Porque si era lógico que Sainz luciera la mejor de sus sonrisas cuan-

do festejó con champán el triunfo, lo cierto es que Servia también lanzaba piropropos por doquier: «Ha sido un gran rallye ¡Menu-do campeonato nos espera! Esto crea afición.»

Aquí dio en la diana el gerundense. A pesar de las condiciones climatológicas adversas, incluida la nieve, se calcula que más de 200.000 aficionados! siguieron la evolución de esta carrera puntuable para el Campeonato de Europa. Como comentaría Zanini con su tradicional ironía: «Hemos hecho un recorrido turfístico, Montjuich y el Tibidabo incluidos.» Por cierto, que Antonio estaba muy contento a pesar del abandono. Parece que la «negra» no le deja aunque él, con sus cabellos tan blancos como Paul Newman, está optimista de cara al futuro del RS 200.

En este país nuestro, donde tan acostumbrados estamos a criticar a diestro y siniestro, elogiar a TVE parece casi pecado. Máxime a estas alturas cuando con la OTAN como decorado, lo más cortés que se dice de los Calvífo-boys es que hablan al dictado del Guerra. Pues bien, vamos a romper una lanza en favor de la cobertura informativa del Costa Brava por los profesionales de Sant Cugat. Lo bordaron. Helicóptero incluido. Como si estuviéramos en el París-Dakar. Ya es bueno que se vayan dando cuenta que el automovilismo es un deporte televisivo. Si se hace bien, el Campeonato de España puede ser una gozada... en vídeo.



## BALLESTA



## Tarjetas Postales

EL establecimiento de relaciones diplomáticas entre España e Israel va a incrementar el número de viajeros españoles, ya abundante, que visitan cada año la patria de los judíos, nuestros viejos hermanos de cultura.

Aunque nadie va en auto hasta Israel, allí sí que se usan taxis o vehículos de alquiler, entre los que no sorprende nada encontrar con cierta abundancia nuestro familiar Seat 127.

Conviene estar al tanto de ciertas particularidades del fascinante país, en cuanto al uso de esos medios de locomoción.

En Tel-Aviv, por ejemplo, la circulación es caótica y la distribución de semáforos parece estar hecha por un espíritu maligno. La media hora de tránsito normal entre cualquier hotel de Tel-Aviv y el aeropuerto Ben Gurion se puede transformar en hora y media y aún dos horas si hay que desplazarse en las horas de punta. Y como en Israel hay que presentarse en el aeropuerto dos horas antes del embarque a causa de severísimas medidas de seguridad, conviene tomarse las cosas con mucho tiempo.

En Jerusalén la circulación es mucho más fluida, pero conviene saber algunas cosas.

No tratar, por ejemplo, de entrar en auto en día de sábado en determinados barrios, especialmente en Mea Shearim,



## Xavier Domingo

### Jerusalén y Tel Aviv

habitado por hiperortodoxos, para los cuales el funcionamiento de un motor en día sagrado es blasfematorio. Sus reacciones pueden ser muy violentas. De todos modos, la mayor parte de las entradas de este barrio y de otras calles ocupadas por esas personas —cuyas creencias son por otra parte muy dignas de respeto— están cortadas con cadenas en sábado. Tampoco es aconsejable que las señoras se paseen por Mea Shearim en manga corta.

Esto mismo vale en Safed, gran centro de espiritualidad judía y kabalismo, de visita apasionante.

Otrosí, los sábados, es decir, desde el viernes a primera hora de la tarde hasta

el sábado hacia las cinco de la tarde, no circulan taxis conducidos por israelíes y los taxistas son árabes. Desgraciadamente es aconsejable fijar de antemano el precio de la carrera, en dólares americanos o en shekels, si uno no quiere ser víctima de infames abusos o enzarzarse en desagradables discusiones con individuos que suelen ser harto obtusos.

Los viernes por la noche y los sábados a mediodía, la mayor parte de los grandes hoteles ofrecen bufets fríos o calientes de cocina kasher de shabat, es decir, preparada el viernes por la mañana. Es interesante en estos bufets la carpa rellena, plato de alta tradición y uno de los orgullos de la cocina judía. En caliente, se suelen ofrecer excelentes estofados o unas interesantes salchichas de carne de oca o pavo y miga de pan.

De no agrandar este tipo de cocina queda el recurso de numerosos y agradables restaurantes árabes o armenios en el Jerusalén viejo o intramuros. Pero en los árabes, a veces, no sirven vino. Se come con harrak, o aguardiente anisado al que se añade agua, o con té.

Los vinos han mejorado considerablemente en Israel en los últimos años, siendo bastante recomendables los Cabernet-Sauvignon tintos y blancos de las bodegas del Monte Carmelo, que es la mejor zona vitivinícola del país.

## SERIE FUTURO

88



### MG EX-E

EL grupo británico Austin Rover estudia las soluciones que aplicará en un futuro a sus coches de serie y competición sobre un prototipo denominado MG EX-E. Se trata de un dos plazas con una línea muy estilizada, cuyo Cx es de tan sólo 0,24. Se le ha dotado de un motor de 6 cilindros en V de aluminio, que en versiones de competición llega a desarrollar 410 caballos. La tracción

integral también proviene de la competición y monta tres diferenciales. Los de los ejes son autoblocantes y el central es de acoplamiento viscoso. Una de las facetas más interesantes es la técnica empleada en la construcción y los materiales empleados: diferentes módulos soportan el habitáculo, el motor y las partes mecánicas, todo ello de aluminio reforzado.



### Motor 16

## para su coche

...adada alta fidelidad...  
...reproducción perfecta...  
...grado productor 40 millones...  
...os CD mundial para ser...  
...tema de componentes: 58l...  
...de instalat en su automóvil...  
...obriente un tocadiscos CD...  
...de 170 W...  
...de las cintas...  
...repción de FM...  
...de lógica completa...  
...cadas



P.V.P.: 349.031 ptas.  
(Sin incluir IVA).

SOLICITE INFORMACION Y CATALOGO A:

FUJITSU TEN

MUSICOM sa  
Car Audio

Consejo de Clientes 403 bajos  
Tels: 4934231-51-12-24638 01  
Telex: 54789 MUYC E  
Barcelona 08009 (España)

# RETRATO de yuppie

Este hombre pertenece a una raza en vía de aparición: es uno de los yuppies, los jóvenes profesionales urbanos.

Trabaja en un sector del terciario avanzado: sus consejos vienen pagados a precio de oro y otro tanto vale su tiempo.

Por ello, apenas puede, deja el automóvil y marcha como una flecha en el tráfico sobre la vieja y potente motocicleta: una joya que no desentona en nada junto a sus trajes de corte impecable.

Naturalmente endo- **N 15 chip**  
sa siempre el casco: un casco tecnológicamente avanzado, con un sistema de aire muy eficiente, con perfecta calzabilidad que deriva de los estudios de ergonomía.

El casco justo para un motociclista inteligente: para quien ha comprendido que la moto puede también ser un instrumento de civilización. **N 33 Erre**

¿Qué casco es? Bien, si tenéis necesidad de conocerlo no sois yuppies.

Pero, si habéis leído todo este anuncio podréis llegar a serlo.

Empezad a conocer los otros cascos de la gama Nolan.

**NOLAN**

Civilización del casco.



Sicilia, 174-176. 08013 BARCELONA  
Tlf: 245 63 05

N 34

PEUGEOT 205 GTX FRENTE A FORD FIESTA XR 2

# SEMANAL Motor 16 GRUPO

1 de marzo 1986

Núm. 123 • 200 ptas.



ESPECIAL



Opel Manta

Citroën DX



Ferrari 4x4