

A FONDO: VW GOLF GTI CON 16 VALVULAS

ESPECIAL
SALON
DE
GINEBRA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

15 de marzo 1986

Núm. 125 • 200 ptas.

ULTIMOS MODELOS



**Aston Martin
Vantage Zagato**



**Alfa Romeo
Spider Q.O.**



FOTOS
ESPIA

NUEVO PORSCHE

CON ESTE NUMERO
Gratis tu hamburguesa en McDonald's™
BUSCA TU INVITACION EN EL INTERIOR.

LA LEYENDA CONTINUA

BITURBO 425



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V a 90°. Cilindrada: 2.491 c.c. (91 x 63,0 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza, accionados por correa. Alimentación: Carburador de doble cuerpo y doble turbocompresor IHI. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 200 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 30,8 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, 8,9 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 22,0 km/h.; 4.ª, 30,5 km/h.; 5.ª, 35,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 11,7 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las 4 ruedas. Con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independientes a las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.275 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Coste/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Biturbo 225 2p	2.491	185	213	12,9	16,24	71
Biturbo 225 E 2	2.491	185	213	12,9	16,24	—
Biturbo 425 4p	2.491	200	215	12,3	15,67	104

Motor 16



Si llevas una marcha que no hay quien te pare, el Seat Panda es lo tuyo. Porque hagas lo que hagas, él te sigue, te va tanto en un día de perros como en uno de juerga.

Si no tienes la suerte de heredarlo, ven a tu concesionario

SEAT y elige el que se te antoje. Verás que tener un Seat Panda es lo mejor que te puede pasar.

Desde 691.866 Pts. (Precio final, IVA incluido).

PANDA 

SEAT Auto
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

Motor 16

INFORMACIÓN Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas.

Vicepresidente: César Pontvianne.

Editor: Romualdo de Toledo.

Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro.

Redactor jefe: Alberto Mallo.

Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). 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 Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

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

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

Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaría de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente.

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

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

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. París 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 Virumbales.

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

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco 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



8 A FONDO VW Golf GTI 16V

18 ACTUALIDAD Renovación del parque

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados

25 Precios motos

28 LO ULTIMO Salón de Ginebra



52 Porsche 928 S

54 Seat Ibiza Coupé

56 Subaru

58 Mazda 626 Coupé

59 Nuevos camiones Ebro

60 COMPRAR Y VENDER

65 CUENTENOS SU CASO



68 FUERA DE SERIE Un Ferrari de 3,5 kilos

72 MOTOS Nuevas Honda

76 DEPORTE Rallye de Portugal

80 A todo gas

82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

La subida de marzo

COINCIDEN la mayoría de los expertos que no es aventurado pensar que estamos saliendo de la crisis. Los indicadores no sólo de la economía nacional sino de la internacional, a la que ineludiblemente estamos vinculados, así lo reflejan, y en este país, en el que los consumidores finales son siempre los baqueteados, comenzamos a vernos favorecidos de estos cambios.

Viene esta reflexión a cuento del anuncio estos días, por parte de los fabricantes nacionales de automóviles, de una nueva subida en el precio de sus productos. Resulta extraño a bote pronto este reajuste al alza cuando las ventas de automóviles en lo que va de año no han mantenido precisamente una evolución boyante. Es, además, paradójico que asistamos a esta decisión, uniforme como

siempre para todas las firmas, cuando uno de los indicadores psicológicos más importantes de nuestro nivel de bienestar —la gasolina— ha bajado de precio dos veces en tres meses, o cuando se anuncia desde la Administración la adopción de medidas reactivadoras de la demanda. Una buena prueba de ello es la reducción de las retenciones fiscales que Hacienda araña cada mes de nuestros bolsillos.

Si cuando el marco general de nuestra economía induce a relanzar la actividad, reduciendo la presión fiscal sobre el costo de muchos productos, no parece razonable la decisión de los fabricantes de coches. Ellos podrán argumentar motivos técnicos para ese reajuste de un tres a un tres y medio por ciento. Pero lo que es evidente es que la primavera, una de las épocas claves para vender coches, está a la vuelta de la esquina y allá van las firmas del motor a aprovechar sólo el momento con una cortedad de miras preocupante.

En este mismo número, MOTOR16 adelanta la existencia de un plan para renovar cien mil viejos coches de nuestro parque. En él, todas las partes implicadas aportan su grano de arena, aunque con reticencias hacia la actitud, ciertamente pacata, de los fabricantes. Siempre se ha defendido desde aquí, en los momentos difíciles, a ese colectivo. Pero también se les tendría que pedir, en momentos claves como éste, una postura menos egoísta para el bien de todos.



SEAT PANDA

LO MEJOR QUE TE PUEDE PASAR.



Si llevas una marcha que no hay quien te pare, el Seat Panda es lo tuyo. Porque hagas lo que hagas, él te sigue, te va tanto en un día de perros como en uno de juerga.

Si no tienes la suerte de heredarlo, ven a tu concesionario

SEAT y elige el que se te antoje. Verás que tener un Seat Panda es lo mejor que te puede pasar.

Desde 691.866 Pts. (Precio final, IVA incluido).

PANDA 

SEAT 
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

SERIE PRODUCCION

43

Pág. 16: ENTREVISTA CON EL
CONSEJERO DELEGADO DE CITROËN HISPANIA



MASERATI BITURBO

EL legendario nombre de Maserati ha ido siempre asociado al prestigio de la competición. Sus coches se caracterizan, desde los inicios, por un aspecto agresivo y unos motores con garra. Estos motores, en la versión más reciente, desarrollan 200 caballos de potencia, que lanzan al coche hasta velocidades próximas a los 220 km/h. El Maserati Biturbo está disponible en

carrocería de cuatro o dos puertas, esta última con una mecánica algo menos potente —185 caballos—. Los interiores tienen una decoración espectacular, aunque los materiales que se emplean son de una calidad mediocre, que no está en consonancia con el alto precio del vehículo. Las prestaciones y el comportamiento de los Maserati Biturbo están a un buen nivel.



Motor 16

Subida marzo

DEN la mayoría de los expertos o es aventurado pensar que es saliendo de la crisis. Los índices no sólo de la economía nacional, sino de la internacional, a la que estamos vinculados, así lo respaldan, en el que los consumidores siempre los baqueteamos, a vernos favorecidos de estos

reflexión a cuento del anuncio por parte de los fabricantes nacionales de automóviles, de una nueva sucesión de sus productos. Resulta

te pronto
e al alza
ventas de
en lo
no han
precisa-
evolución
además,
que asis-
ta deci-



sión, uniforme como siempre para todas las firmas, cuando uno de los indicadores psicológicos más importantes de nuestro nivel de bienestar —la gasolina— ha bajado de precio dos veces en tres meses, o cuando se anuncia desde la Administración la adopción de medidas reactivadoras de la demanda. Una buena prueba de ello es la reducción de las retenciones fiscales que Hacienda araña cada mes de nuestros bolsillos.

Si cuando el marco general de nuestra economía induce a relanzar la actividad, reduciendo la presión fiscal sobre el costo de muchos productos, no parece razonable la decisión de los fabricantes de coches. Ellos podrán argumentar motivos técnicos para ese reajuste de un tres a un tres y medio por ciento. Pero lo que es evidente es que la primavera, una de las épocas claves para vender coches, está a la vuelta de la esquina y allá van las firmas del motor a aprovechar sólo el momento con una cortedad de miras preocupante.

En este mismo número, MOTOR16 adelanta la existencia de un plan para renovar cien mil viejos coches de nuestro parque. En él, todas las partes implicadas aportan su grano de arena, aunque con reticencias hacia la actitud, ciertamente pacata, de los fabricantes. Siempre se ha defendido desde aquí, en los momentos difíciles, a ese colectivo. Pero también se les tendría que pedir, en momentos claves como éste, una postura menos egoísta para el bien de todos.

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 Gela Placida, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª. puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Álvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Impresión: 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.



52	Porsche 928 S
54	Seat Ibiza Coupé
56	Subaru
58	Mazda 626 Coupé
59	Nuevos camiones Ebro

60 COMPRAR Y VENDER

65 CUENTENOS SU CASO



68 FUERA DE SERIE	Un Ferrari de 3,5 kilos
72 MOTOS	Nuevas Honda
76 DEPORTE	Rallye de Portugal
80	A todo gas
82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO	



Bocinazos

Si los vigilantes de la zona ORA tienen que controlar las matrículas de los coches estacionados, ¿por qué no controlan los coches robados?

Ahora que ha vuelto a bajar la gasolina, ¿se ha callado Palacín o ha habido menos muertos?

¿Por qué en los peajes de las autopistas no se informa sobre las obras que se están realizando? Algunas veces estas obras hacen perder tanto tiempo que no compensa el pago de peaje, pero nadie informa de la situación.

¿Quién controla la utilización de las luces de emergencia en ambulancias, coches de Policía o bomberos? Porque lo que es evidente es que se cometen demasiados abusos.



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



MIURA

VEINTE AÑOS DESPUES

CUANDO se cumplen los veinte primeros años de su vida el Lamborghini Miura se ha convertido ya en un clásico dentro del mundo de los deportivos. El Miura nació de la colaboración entre el carrocer Nuccio Bertone y el industrial Ferruccio Lamborghini, un especialista en tractores agrícolas y en calefactores, que fue capaz de regalar obras maestras como los Espada, Jarama, Urraco, Countach o Jalpa. A lo largo de la corta vida

de Lamborghini Miura sólo se construyeron ochocientas unidades que ahora mismo alcanzan una cotización casi astronómica entre los degustadores de mecánicas nobles.

El Lamborghini Miura fue un símbolo de su época y en el momento de su lanzamiento se hizo famosa una frase que definió su estilo a la perfección: «Es el producto italiano más sinuoso y fascinante después de Sofia Loren.»



SEGUROS

SUBIDA APLAZADA

HASTA dentro de seis meses ha quedado aplazada la revisión bianual automática de indemnizaciones y sus correspondientes tarifas del seguro obligatorio del automóvil, según un real decreto aprobado por el Gobierno en respuesta a la adaptación de la normativa

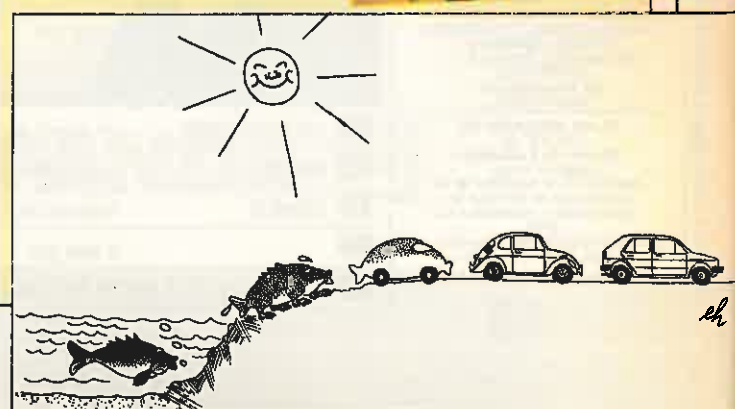
en vigor en España a las exigencias de la Comunidad Económica Europea.

Asimismo, se dispone que mientras no se suprima el control fronterizo del seguro de responsabilidad civil, seguirá rigiendo el certificado internacional (Carta Verde).

HUMOR

SOBRE RUEDAS

HUMOR se escribe con hache y hay muchas clases de humor. Uno, el directo, buscando la risa inmediata. Otro, el reflexivo, que a veces no demuestra más que no somos nada. He aquí dos pruebas. Guillermo Summers recrea la idea nacida en MOTOR16 del «Nuevo viaje a la Alcarria», de Camilo José Cela. Otro humorista, que más modestamente firma como «Eh», da su versión darwiniana de la evolución del automóvil en sólo cien años. La del hombre fue muchísimo más larga pero es que, somos más complicados.



DERBI

KARMATHAN, AIRE DE DESIERTO

KARMATHAN es el nombre de un viento del desierto que Derbi ha elegido para bautizar la remodelación de la RC-125 de cross a la que ha vestido para los amantes de la aventura. La moto, dotada con un vistoso kit de faro, guarda



barros y depósito de 18,5 litros, conserva el motor de 125 cc. de refrigeración líquida que alcanza una potencia de 27 caballos a 11.000 revoluciones. Con seis velocidades, freno delantero de disco Brembo, suspensiones Marzocchi delante y White Power detrás, cuenta también con un atractivo precio: 358.366 pesetas.

BARCELONA

PROYECTO EUROPOLIS

BARCELONA, junto con Copenhague, Versalles y Estrasburgo, puede ser una de las primeras ciudades europeas en las que se experimente un nuevo y avanzado sistema de control de tráfico. El sistema, que implica la presencia a bordo de los coches de un ordenador conectado a otros externos que se unen en uno central, se denomina Proyecto Europolis y está incluido en el Plan Europeo de Cooperación Tecnológica —EUREKA—. La inversión prevista para el desarrollo de este



BRITISH LEYLAND

TODOS A POR LAND ROVER

EL Gobierno británico ha presentado la pasada semana en el Parlamento la lista de pretendientes a la compra de alguna de las filiales de British Leyland, especialmente de Land Rover. La más destacada es la presentada por

General Motors, que afecta a la fabricación de los todo-terreno, del Range Rover, de las furgonetas Sherpa y de la división de camiones. También se ha decidido no reabrir las negociaciones con Ford, marca interesada en hacer-

se con Austin Rover, la división de turismos de BL. La decisión de interrumpir los contactos fue tomada por el Gobierno Thatcher ante la fuerte oposición del Parlamento. Por otra parte, Graham Day, hasta ahora presidente de Astilleros Navales Británicos, ha sido designado presidente de British Leyland. Day es considerado un especialista en recortar plantillas sobredimensionadas.

programa experimental es de doce mil millones de pesetas, sin contar los costos de construcción. De esta cantidad el cuarenta por ciento deberá ser aportado por nuestro país.

ENASA

UGT EXIGE UN PLAN

LA Federación del Metal de la Unión General de Trabajadores ha urgido al

Instituto Nacional de Industria para que dote a Enasa de un plan de reconversión «que no esté inspirado en el principio de adornar la empresa para intentar venderla de nuevo». Para el sindicato socialista, el abandono de las negociaciones de General Motors «no es una catástrofe sino un accidente inesperado que trastoca la estrategia y los planes de la empresa» y considera que el INI debe asumir las responsabilidades que, como accionista mayoritario, tiene contraídas con Enasa.



En voz baja

Nissan-Motor Ibérica tiene el proyecto de importar a España el modelo Bluebird fabricado en Gran Bretaña. Las primeras unidades podrían venderse a mediados del 87. En cuanto al Cherry, prácticamente ha dejado de importarse.

Todo parece indicar que algunos de los Peugeot 205 franceses van a utilizar en el futuro los motores Simca-Talbot que ya se utilizan en España desde el lanzamiento. Por lo visto, para determinadas versiones los responsables de la marca consideran más apropiado este veterano pero fiable motor, que el actual Douvrin.

Esta semana se está presentando el Alfa 75 turbo, que no pudo estar presente en Ginebra. La obligatoria homologación y los trámites de importación impedirán que el modelo esté disponible en nuestro mercado hasta octubre próximo.

El ministro de Industria, Joan Majó, se ha mostrado receptivo a la propuesta de los fabricantes de automóviles de reducir el IVA en las transferencias de coches usados entre profesionales. El tapón de las ventas de usados es notable.



NUEVO FORD ESCORT '86

El nuevo Escort 86 le va a despertar los sentidos. Sentirá la belleza de sus nuevas líneas exteriores, aún más aerodinámicas.

Notará la potencia y la economía de sus nuevos motores 1.3 de 60 CV, 1.4 de 75 CV o del nuevo 1.6 de 90 CV. Todos ellos con 5 velocidades y encendido electrónico. Llénese de sensaciones de confort en su interior, totalmente nuevo, de diseño ergonómico.

	1.1	1.3	1.4	1.6	1.6 D
	50 CV.	60 CV.	75 CV.	90 CV.	54 CV.
CL	4 vel.	5 vel.	5 vel.	—	5 vel.
GHIA	—	—	—	5 vel.	5 vel.

Sensaciones de confort, como su completo guarnecido interior. El cuadro de instrumentos, de nuevo diseño, y el asiento trasero, abatible 40/60. Y algo que le despertará un sentido más.



El de la seguridad. Frenos de disco con servofreno y **por primera vez en un coche de su categoría el nuevo sistema de frenos antibloqueo**, especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera, opcional con motores CVH.

Si usted es sensible al diseño y el confort, a las máximas prestaciones con el mejor precio y la máxima seguridad, elija el nuevo Escort 86. Le despertará los sentidos.

DESPIERTA LOS SENTIDOS



Diseño y Calidad



A FONDO



VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 V TEMBLAD, TURBOS, TEMBLAD

La palabra turbo viene siendo la fórmula mágica para convertir un modelo en un deportivo de prestaciones brillantes, pero en estos momentos hay una nueva tendencia que va a revolucionar el mundillo de los deportivos: las cuatro válvulas por cilindro.

La modificación de algunos aparta-

dos del anexo J referentes al grupo A, particularmente lo que se refiere a la liberalización del alzado de válvulas, ha abierto una vía alternativa al turbo para hacer los coches competitivos en grupo A y en la actualidad, un dieciséis válvulas sin sobrealimentar no tiene nada que envidiar a un motor con turbo.

Volkswagen lo ha visto claro y ha si-

do el primero en lanzar en Europa un coche de categoría media, el Golf, con culata de cuatro válvulas por cilindro. A principios de año quedaba homologado por la FISA y no es aventurado decir que este año va a ser uno de los coches a batir dentro de su categoría.

Al margen de lo puramente deportivo, hay que presentar al nuevo Golf co-

mo un deportivo de apariencia discreta pero con corazón de león, ya que 139 caballos son una cifra más que considerable para un coche de 960 kilos. Exteriormente sólo se diferencia de su hermano menor en que está mejor calzado y dispone de unas nuevas llantas de aleación ligera, de serie. A pesar de lo abultado de las cifras de potencia y par, el 16 válvulas es muy dócil, y tanto lo puede conducir un ama de casa a la hora de llevar los niños al colegio, como un quemado para ir *desempedrando*.

Durante los 1.500 kilómetros de prueba hemos realizado una conducción mixta, tanto deportiva, apurando al máximo las posibilidades del coche, que son muchas, como tranquila, empleando el cambio de marchas muy relajadamente.

En cualquiera de los dos casos la res-

puesta del coche ha sido excelente; tan sólo la suspensión queda un poco desfasada cuando se apura mucho, ya que la carrocería balancea algo más de la cuenta. Por contra, el confort de marcha es superior al de la mayoría de los coches de este tipo.

MECANICA



El Golf GTI de siempre ha sido un coche con una mecánica muy brillante. El motor de 1,8 litros está archiprobado y su eficacia queda fuera de dudas. La nueva culata de cuatro válvulas por cilindro no hace más que añadir más brío a un grupo motriz excelente. Se ha ganado en potencia a bajas revoluciones y el margen de utilización del mo-

tor es más amplio. Los empujadores son hidráulicos, con lo que se consigue que el reglaje de las válvulas se mantenga inalterado durante toda la vida del motor. Además se han dispuesto las válvulas de forma que en cada apertura giran ligeramente, por lo cual el cierre de las mismas se mantiene siempre en perfecto estado.

En este modelo la alimentación también se realiza mediante inyección, pero en este caso es la K. A. Jetronic. La inyección limita el número máximo de revoluciones por minuto al cortar la alimentación a 7.200 vueltas.

En general se ha modificado todo el apartado de frenos y suspensiones para adaptarlo a las nuevas solicitaciones de este motor. Las pinzas de freno tienen bombines de mayor tamaño y la frenada del coche resulta más potente.

VIRTUDES DEFECTOS

Elasticidad del motor

Desarrollos del cambio largos

Frenos

Luces poco potentes

Prestaciones

Interiores tristes

La alta tecnología del Audi 100 ha logrado ir más allá de la mecánica. Se trata de un vehículo que representa la síntesis de la más avanzada ingeniería alemana. Una técnica de vanguardia presente hasta en el más peque-

ño detalle. Un modelo en el que todo ha sido creado para proporcionar el máximo nivel de confort y seguridad.

Su diseño, lujoso y aerodinámico, envuelve un motor de tracción delantera con cinco cilindros

de inyección, capaz de desarrollar una velocidad de hasta 202 Km/h. Y todo esto, con un consumo que no pasa de los 6,5 litros. La mejor muestra de que el lujo y la economía no tienen por qué estar reñidos.

Y hablando de economía, infórmese sobre cada una de las posibilidades de financiación que le ofrece Fiseat. Descubrirá cómo la alta ingeniería del Audi 100 puede estar a su alcance.

Póngase al volante de este Audi. Además de llevarse uno de los grandes exponentes de la mítica ingeniería alemana, se llevará el máximo prestigio.



A la vanguardia de la técnica.



Cuando la mecánica se transforma en ingeniería.



El tarado de la suspensión también se ha endurecido y la suspensión es algo más baja.

Uno de los apartados donde se ha mejorado notablemente es en la dirección. Para que no resultase demasiado pesada y siguiese siendo directa y precisa se ha optado por utilizar un sistema de dirección asistida, de forma que es lo suficientemente ligera como para realizar maniobras de aparcamiento sin problemas, pero con un grado de sensibilidad que permite al conductor ser perfectamente consciente de las reacciones del coche.

Como decíamos al principio, hay algunos aspectos del coche que son un compromiso entre lo deportivo y lo funcional, y los desarrollos del cambio son un ejemplo. Al montarnos en el coche nos sorprendió ver que en el pomo de la palanca de cambios aparecieran cuatro marchas más una «E», denominación que utiliza habitualmente Volkswagen para las supermarchas ahorradoras. Una vez en marcha notamos que, ciertamente, los desarrollos son excesivamente largos, en particular los de la cuarta y quinta, lo que pasa que al tratarse de un motor que empuja desde muy pocas vueltas, este aspecto queda minimizado y la quinta es bastante utilizable.

Por último, hay que destacar que a pesar de ser un coche de alto rendimiento, las cifras de consumo están por debajo de lo que cabía esperar. La facilidad para rodar a pocas revoluciones en marchas largas permite obtener consumos ridículos para un motor de 1,8 litros de cilindrada.

Es una lástima que un coche destinado fundamentalmente a conductores de espíritu deportivo no se equipe con unas relaciones de cambio algo más cerradas.

FICHA TÉCNICA



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. (81x86,4 mm.). Cigüeñal: De cinco apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 139 CV a 6.100 rpm. Par máximo: 17,1 mkg. a 4.600 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,4 km/h.; 2.ª, 13,6 km/h.; 3.ª, 20,1 km/h.; 4.ª, 25,6 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embraque: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6x14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 960 kg.

FRENOS



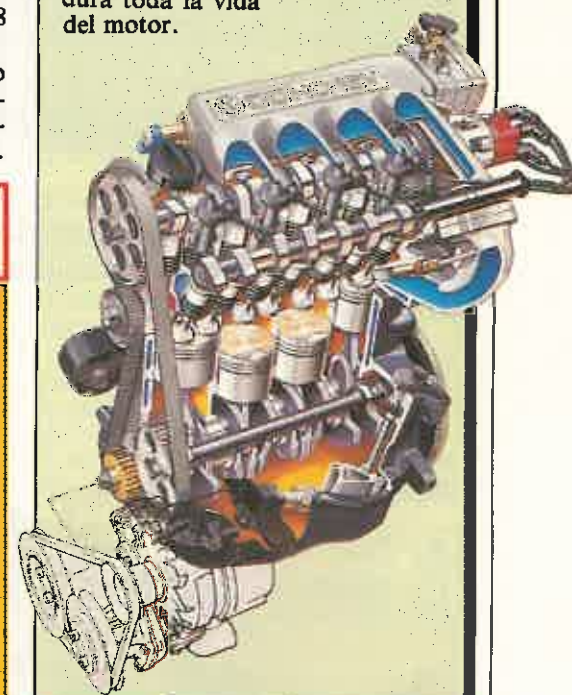
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h.	11,6
A 100 km/h.	31,8
A 120 km/h.	50,1

¿POR QUE 16 VALVULAS?

CON la adopción de dos válvulas de escape y otras dos de admisión se consigue que el flujo de entrada y salida de los gases a la cámara de combustión aumente considerablemente. Por otra parte, como cada una de las válvulas unitariamente tiene un conducto más estrecho, la velocidad de los gases al entrar en la cámara de combustión es mayor y se produce un aumento de inercia de las partículas, por lo que el llenado de cilindros se ve beneficiado. Todo esto permite una mejora del rendimiento del motor. Además, hay otros factores que también colaboran, tal y como la situación central de la bujía, que permite una propagación rápida de la chispa, o la menor inercia de las válvulas, que ahora pesan menos.

En cuanto a mantenimiento, no hay problema, ya que los empujadores son hidráulicos, por lo que el ajuste inicial dura toda la vida del motor.



SONORIDAD



Al ralentí	60,3
A 60 km/h.	65,6
A 90 km/h.	67,8
A 120 km/h.	75,2
A 140 km/h.	77,4
A tope	79,2

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

Las baterías Caterpillar
sin mantenimiento
tienen puntos
POSITIVOS...

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

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

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

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

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

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

y puntos NEGATIVOS

Estos están en el polo opuesto.

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

Cambie a lo mejor



Distribuidor en España
Central: Arturo Soria, 125 - tel. 413 0013 - Madrid-33

PSQ 182/1

Caterpillar, Cat y son marcas de Caterpillar Tractor Co.

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



El motor tiene un aspecto imponente y la culata tiene marcada su condición de 16 válvulas. En el exterior, un pequeño anagrama de 16 V es la diferencia más notable con el otro GTI.

COMPORTAMIENTO



El buen nivel de prestaciones del Golf se ve acompañado por un excelente comportamiento. En condiciones normales de circulación las reacciones son totalmente neutras. Cuando se aprieta con más alegría el acelerador empiezan a perder esa neutralidad. Abordar curvas rápidas no es ningún

CONSUMO



CIUDAD		Litros
A 24,6 km/h. de promedio		10,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruce		6,3
En conducción rápida		11,9
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruce		7,3
A 140 km/h. de cruce		9,1
180 km/h. de cruce		12,6
CONSUMO MEDIO POND.		
Litros/100 km		8,6
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos		590

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES: Pintura metalizada: 29.300 pesetas.



problema, ya que la trayectoria será exactamente la que marquemos con el volante. Cuando las curvas se cierran algo más, entonces el Golf muestra su carácter de tracción delantera y tira ligeramente de morro.

El tren delantero se mantiene siempre muy firme y es raro que se produzca pérdidas de tracción. En cambio, el eje trasero queda algo más suelto, hasta el punto que en curvas muy largas después de corregir el primer tirón del

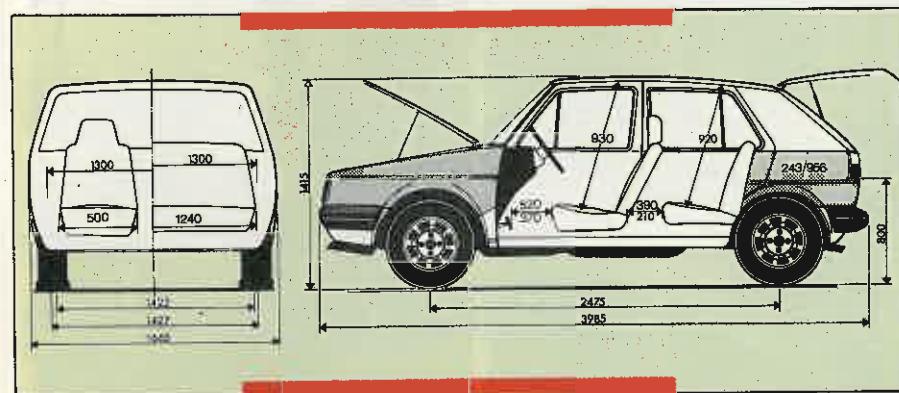
PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA		(km/h.)	208,6
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada			16,4
1.000 m. salida parada			30,1
De 0 a 100 km/h.			8,9
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª			18,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª			20,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª			34,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª			38,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª			8,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª			11,3



Los faros están complementados por otros de largo alcance, pero la iluminación sigue siendo escasa.



morro, el eje trasero comienza a tirar ligeramente, pero sin dar lugar a ningún problema. Cuando se circula por carreteras muy viradas, la dirección se transforma en un aliado ideal.

Los frenos son potentes y no se resienten por mucho que se expriman. Lo único que queda un poco por debajo es el manejo del cambio. La palanca está bien situada, pero los recorridos son un poco largos y la precisión no es precisamente su punto fuerte.

La visibilidad es buena en todas las direcciones, pero por la noche la iluminación es francamente escasa. Con las

largas se consigue un campo iluminado bastante profundo, pero en cuanto se cambia a luz de cruce la visibilidad es poca, sobre todo, teniendo en cuenta que se trata de un coche que alcanza con facilidad los doscientos kilómetros por hora.

En cuanto a confort y ruido hay que destacar lo conseguido que está el compromiso entre comodidad y estabilidad. A diferencia de otros modelos de esta categoría, la suspensión absorbe con eficacia los baches y se puede viajar con toda comodidad.

CARROCERÍA



Exteriormente las diferencias con el GTI convencional son mínimas y tan sólo unas discretas siglas de 16 V confirman su condición de dieciséis válvulas. Este modelo sólo está disponible en carrocería de tres puertas.

En el interior la igualdad es casi total y salvo los nuevos asientos, el resto es común a la gama Golf. La amplitud interior es bastante buena; se pueden acomodar cuatro personas cómodamente, e incluso cinco algo más apretadas. Delante, la posición de conducción es buena y los asientos tipo *baquet* recogen bien el cuerpo.

Los mandos quedan bien al alcance de la mano y la lectura de cuadro es buena. Gracias a que el asiento es regulable en altura, el clásico problema de los coches alemanes con los conductores de poca estatura ha quedado superado y se alcanza bien a los pedales y al volante.

En general, la decoración interior es oscura y triste y no está a la altura de un coche que cuesta casi tres millones de pesetas.

FRENTE A SUS RIVALES

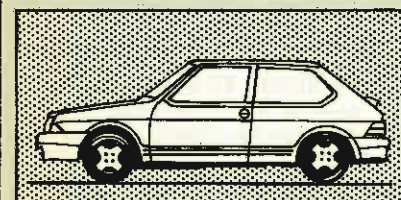
Por potencia y concepto, el GTI 16 tiene tres rivales directos. Se trata del Ford Escort RS Turbo, el Fiat 130 Abarth y el Lancia Delta HF. El Volkswagen es el más potente de todos y comparte con el Escort la primera plaza en cuanto a prestaciones.

El Lancia está penalizado por una

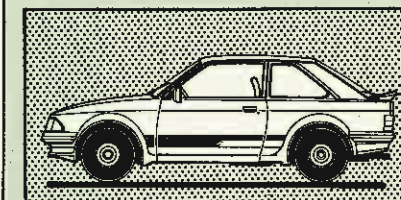
suspensión más aburguesada y el Fiat por un motor con una tecnología un poco fuera de órbita. El Lancia, por su parte, es el más cómodo, seguido por el GTI, mientras que los otros dos son verdaderas tablas. Por facilidad de manejo, prestaciones y consumo, el Golf resulta más equilibrado. Pero el precio es absolutamente disparatado, ya que cuesta 430.000 pesetas más que el siguiente competidor. Para una utilización deportiva, el RS Turbo es también una buena opción.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

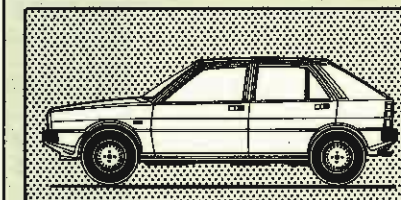
FIAT RITMO ABARTH 130 TC 2.067.010 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.995 c.c. Potencia: 130 CV a 5.900 rpm. Peso: 950 kg. Velocidad máxima: 190,9 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l/100 km. Volumen del maletero: 265/569 dm³



FORD ESCORT RS TURBO 2.331.241 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.587 c.c. Potencia: 130 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.005 kg. Velocidad máxima: 200,2 km/h. Consumo medio ponderado: 10,1 l/100 km. Volumen del maletero: 264/548 dm³



LANCIA DELTA HF TURBO 2.071.000 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.585 c.c. Potencia: 130 CV a 5.600 rpm. Peso: 1.000 kg. Velocidad máxima: 198,2 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Volumen del maletero: 230 dm³



EN EL JARAMA Por Emilio de Villota



A partir de hoy, siempre que aparezca en nuestras páginas la prueba de un coche deportivo vamos a tener la opinión de Emilio de Villota, conocedor de todos los secretos de la conducción deportiva, por lo que su criterio será de inestimable valor.



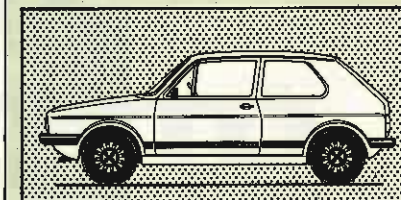
Pienso que la nueva culata de dieciséis válvulas mejora radicalmente el rendimiento del motor. La potencia se nota desde muy pocas revoluciones y el motor admite bien los regímenes altos. En general, la mejora sobre el modelo anterior es notable. En cuanto al comportamiento, esto es lo que me parece más destacable:

CURVA LENTA:	Buen comportamiento, no hay pérdidas de tracción.
CURVA MEDIA:	Tira un poco de morro.
CURVA RAPIDA:	Comportamiento neutro, balancea ligeramente.

NOTAS: Los frenos son impecables y la dirección es todavía mejor que en el GTI normal. El conjunto amortiguador-barra estabilizadora resulta algo blando.

VUELTA RAPIDA: 1-56-50

VOLKSWAGEN GOLF GTI 16 V 2.764.944 ptas.
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.781 c.c. Potencia: 139 CV a 6.100 rpm. Peso: 960 kg. Velocidad máxima: 208,6 km/h. Consumo medio ponderado: 8,6 l/100 km. Volumen del maletero: 366/675 dm³



ELOTRO ESTILO

Descubre por qué ALPINE ha conseguido ser el equipo HI-FI CAR número 1 durante tres años seguidos en Estados Unidos.

ALPINE
La elite del Sonido

Acuda al Distribuidor Oficial de su Localidad.

EAR Importador.
C/. Heracleo Fournier, 3 - Vitoria. Tfnos: 25 34 00 - 25 34 11



Decididamente, Citroën-Hispania parece haber encontrado la buena senda y es ya casi un hecho la ruptura de la tendencia de los últimos años que la ha llevado a unas pérdidas significativas. Ahora se apresta a modificar sus estructuras productivas para competir en igualdad de condiciones en el mercado de la frontera de los años noventa.

MEJORES RESULTADOS Y EXPECTATIVAS

CITROËN ACELERA

EN un año discreto para la industria española del automóvil como el pasado, Citroën se ha desatado como una sorpresa: de unas pérdidas en 1984 cifradas en 5.300 millones de pesetas se pasaba, en 1985, a algo menos de 500 millones en números rojos. Al mismo tiempo, sus indicadores registraban avances notables. La cifra de negocios aumentaba un 21 por 100, hasta situarse en 114.000 millones de pesetas; la producción de vehículos subía un 16 por 100, alcanzando las 140.000 unidades, y la exportación y las ventas interiores se incrementaban, respectivamente, en un 27 y un 18 por 100, para quedar en 92.000 y 52.600 unidades.

Para Claude Satinet, consejero-delegado y director general de Citroën-Hispania, «cabe hablar, al menos en teoría, de la conclusión del periodo de pérdidas, aunque en el futuro puedan variar las cosas. Hay que ser moderadamente optimistas. La situación ha cambiado, pero se encuentra muy lejos de la gran época de los años 78-79. Sin embargo, en un periodo difícil hemos aumentado considerablemente la exportación y hemos mantenido nuestra presencia en el mercado nacional».

Según comenta Satinet a MOTOR16, en esta marcha de la empresa han jugado un papel preponderante varios factores, como la mejora de la calidad del producto final, la productividad, la

reducción de stock y una agresividad comercial envidiada por otras firmas. Ello sin olvidar el éxito sin precedentes de un solo modelo, en este caso un vehículo industrial, el C-15. Este modelo ha copado en el pasado año del 35 al 40 por 100 de su mercado, y la intención de la empresa es situarlo a corto plazo en el 50 por 100.

Pese a la precaución con que se manejan las cifras comentadas, no deja de observarse en esta vieja casa un claro tufillo optimista. El corto plazo preocupa, pero se están tomando posiciones muy serias de cara al último cuatrienio de esta década. «Para 1986 —afirma Satinet— no podemos prever un crecimiento del mercado basándo-



Citroën prepara su estrategia de cara a los años noventa. Con el modelo AX se espera un éxito ya conseguido por el C-15.



nos en lo ocurrido en el pasado año. Las ventas del último trimestre fueron un adelanto de compras solamente. Por ello creemos que en este ejercicio las ventas totales de turismos se mantendrán en la cota de las 525.000 unidades, siendo nuestro objetivo particular mantener nuestra cuota de participación y, eso sí, llegar a una cuenta de resultados equilibrada. Al final de este año, estoy convencido —o al menos partimos de esa premisa—, ya no habrá números rojos.»

No se olvida el máximo responsable de Citroën-Hispania del papel que en el presente y el futuro de la empresa puede jugar, y juega, la Administración española. De ahí que valore muy positivamente los planes de ayudas que se están concediendo a las firmas del automóvil dentro del marco de reindustrialización que han acometido. «Entiendo —dice Satinet— que la Administración ha percibido ya el problema de los fabricantes. Contamos con un irrenunciable pasado como fabricantes de coches pequeños en pequeñas series. Pero debemos cambiar sistemas productivos y para hacerlo es necesario aportar unas inversiones. Ahí es donde la Administración entra en nuestro apoyo.»

Ya es conocido (véase MOTOR16 número 117) que Citroën-Hispania va a invertir 11.400 millones de pesetas en los próximos años, contando con una contribución estatal de 3.170 millones de pesetas como subvención y de 3.000 millones como crédito a largo plazo, con interés variable y amortizable en quince años. Estas cifras supondrán una producción de 160.000 vehículos allá para 1988 y un costo social traducido en una baja de 1.200 trabajadores. Según Claude Satinet, «nuestras instalaciones conseguirán así un nivel de productividad europeo. ¿Que tienen un costo social? Por supuesto. Pero, o se afronta, o se cierra. Y aquí quiero dejar bien claro que no hay ninguna intención de cerrar».

Todo lo contrario, por lo que parece. En Citroën se están poniendo en marcha varias fórmulas, con la vista puesta en el horizonte de 1990 y como

amortiguación del impacto del ingreso de España en las Comunidades Europeas. De momento se han mejorado diversos «ratios» de peso en la fábrica de Vigo. La reducción de gastos por vehículo producido es de un 25 por 100, mientras que el stock de piezas ha disminuido en un 45 por 100.

Para más adelante, la actividad de las factorías Citroën se va a articular alrededor de tres coordenadas. En primer lugar, un aumento de las cadencias por modelos. O lo que es lo mismo, dos o tres gamas de modelos, frente a las familias actuales, que encaja con la estrategia diseñada recientemente por Jacques Calvet, «chairman» del grupo PSA. Por un lado, Peugeot saca un nuevo modelo cada dos años, y en el año puente entra Citroën con un nuevo producto o un «restyling» de otro en el mercado, como se ha hecho el año pasado con el CX. Para Satinet, «no hay secretos con nuestro nuevo coche, el AX, que saldrá para nosotros a finales de este año o comienzos del otro. Es la primera piedra del nuevo programa».

En segundo lugar, la estrategia Ci-

Claude Satinet, máximo responsable «Este año alcanzaremos el equilibrio»



troën se enfoca a la consecución de instalaciones y medios de producción flexibles y polivalentes. La idea es que, por ejemplo, la cadena de ensamblaje del Visa sirva para el BX, con los mismos robot y sin nuevas inversiones. Por último, esta estrategia busca una mejora de la calidad, de aquí a 1990, de un 20 por 100 anual, y la productividad en un 8 por 100, así como reducir en 1987 los stocks a la mitad respecto a tres años antes.

Todo ello dentro de un marco que prevé dos actividades diferenciadas: incrementar la posición exportadora de la empresa en modelos propios y propiciar la importación para el mercado nacional.

Elevando bastante el punto de mira del mercado, Claude Satinet no ve con especial preocupación la vorágine de negociaciones, acuerdos y rupturas que está sufriendo el mercado mundial del automóvil. Es más, se muestra incluso escéptico. «El grupo PSA tiene una dilatada historia, en los últimos diez años, de concentraciones (Peugeot, Citroën, Chrysler), y conocemos muy bien las dificultades de unir empresas diferentes. No hay más que ver el caso Ford-FIAT. Por otro lado, estamos de acuerdo en que los demás pasen por la experiencia de la concentración. Sin embargo, no creo que vaya a ver una reducción considerable del número de fabricantes y sí la culminación de acuerdos entre ellos para fabricar coches o partes en común. Por ese lado estamos tranquilos.»

Más preocupación le produce, sin embargo, el estado actual del parque automovilístico español. «La gente —dice— tiene ganas de adquirir nuevos coches. Pero no puede. Quisiera, además, no hablar del IVA y sí de otros factores que influyen no tanto en la adquisición como en la utilización del automóvil. Esas carreteras, esas dificultades al uso del automóvil. La mejor ayuda que se podría esperar ahora del Gobierno para con el automóvil pasa por desarrollar su mercado.»

Raúl R. Sáez

Motor 16/17

La desaparición de viejos automóviles y su sustitución por otros nuevos está a la vuelta de la esquina, gracias a un programa de renovación del parque elaborado por los fabricantes a instancias de la DGT que afectaría a cien mil vehículos.

RENOVACION DEL PARQUE YA HAY UN PLAN

MUCHOS meses de reuniones entre los fabricantes de automóviles y los responsables de la Dirección General de Tráfico pueden dar un breve resultado positivo en la tarea que se ha impuesto este último organismo de erradicar en lo posible la decrepitud del parque nacional de automóviles. Hace escasas fechas, ANFAC (asociación que agrupa a las firmas automovilísticas) entregaba en la DGT una propuesta a la que ha tenido acceso MOTOR16 para sustituir un porcentaje pequeño pero significativo de los más de tres millones de turismos con una edad superior a los diez años.

En concreto, la propuesta afecta a cien mil unidades anuales, periodo que se podría extender a un año más. En principio, se exige que los vehículos a sustituir tengan una antigüedad igual o mayor a diez años, y una permanencia mínima de dos años en poder del adquirente de un vehículo nuevo, cuya cilindrada no sobrepasara los 1.600 c.c. con motor de gasolina y hasta 1.950 c.c. en diesel. Los incentivos previstos en el programa suponen el establecimiento por parte del fabricante de una «prima de achatarramiento» de 40.000 pesetas por vehículo (el achatarramiento

es condición imprescindible). Las condiciones de financiación impuestas por las financieras de marca serían de una entrada del 20 por 100 del precio total (incluido IVA) y cuarenta y ocho meses en forma de plazos, con un tipo de interés del 4 al 4,5 puntos sobre los tipos pagados por fondos recibidos de la Banca oficial. La Administración participaría rebajando al 12 por 100 el tipo de IVA aplicable a estas operaciones, y se condonaría en el momento de la baja del vehículo a achatar las posibles sanciones pendientes.

A modo de ejemplo, se puede decir que un automóvil valorado en medio millón de pesetas franco fábrica, le sale a su comprador por un monto total de 942.000 pesetas. Con la fórmula propuesta por los fabricantes, el precio se reduce a 648.000 pesetas, con una entrada de 72.000 pesetas y una mensualidad de 12.000 pesetas durante cuatro años.

La propuesta no ha sido mal recibida en la Administración, aunque se plantean algunas reticencias. Fuentes solventes consultadas por esta revista señalan que la «prima de achatarramiento» es aún insuficiente, «y los fabricantes deberían ser algo más generosos, ya que si con la operación no ga-

nar dinero de forma directa, si lo harían indirectamente al dar salida a stock e incrementar su producción con los mismos costes fijos». También se rechaza que la financiación se articule exclusivamente a través de las financieras de marca. El argumento es que ahora no parece el momento idóneo para que Hacienda acceda a rebajar el tipo de IVA, y por ello hay que buscar fórmulas financieras más favorables.

En este sentido, MOTOR16 ha podi-

DOS grandes bancos, Hispano Americano y Exterior, estudian con Tráfico la concesión de créditos blandos para renovar la flota.

do saber que la Dirección General de Tráfico está ultimando con dos entidades bancarias de peso (Banco Hispano Americano y Banco Exterior de España) el establecimiento de líneas de crédito blando para atender al programa, cuyo detalle se concretará la próxima semana.

De todas formas, en los medios consultados por esta revista se insiste en el papel que puede jugar el Ministerio de Economía y Hacienda para llevar a buen puerto el programa. En el informe de ANFAC se argumenta la bajada del tipo impositivo del 33 al 12 por 100 en que esta medida «no supondría una pérdida en la recaudación, sino que generaría un aumento neto de la misma, ya que si bien se ceden veintidós puntos sobre las diez mil o veinte mil ventas que de todas formas iban a realizarse, se obtienen a cambio doce puntos sobre las ochenta mil o noventa mil que se hacen efectivas al aplicarse el programa». Fabricantes y Tráfico coinciden en esperar que Hacienda atienda estas razones.

R. R. S.

CON LA BAJADA DE LOS
CARBURANTES

LOS DIESEL, MENOS RENTABLES

LA reducción de los precios de los combustibles y la aproximación entre lo que cuesta el gasóleo y la gasolina, hace que los umbrales de rentabilidad de los coches diesel descendan paulatinamente. Piénsese que en poco más de dos meses, la gasolina ha bajado once pesetas y el gasóleo sólo 2. Si hace un año, un vehículo de tipo medio necesitaba para amortizar la compra, recorrer entre 25 y 50.000 kilóme-

ECOS
DE LA
SEMANA



Ultima hora

SUBEN LOS COCHES

Tal como se venía rumoreando, en el momento de cierre de estas páginas se han anunciado modificaciones en los precios de los coches:

Opel: Los modelos Corsa han subido en un 3,5 por 100.

Ford: Nuevos precios para los Escort y Orion de la gama 86 y subida de un 3 por 100 de los Fiesta desde el 17 de marzo.

Renault: Subida promedio de 20.000 pesetas. Desaparecen los R-18 GTS.

tros, hoy hay que situarlo entre 75 y 100.000 kilómetros, lo que pone esta disyuntiva casi exclusivamente entre ambientes profesionales.

En el cuadro que ofrecemos, hemos elegido siete modelos de coches diesel, con sus equivalentes de gasolina, desde el más pequeño, el Fiat Uno, al más potente, el Mercedes 300, pasando por modelos de cada categoría y entre los más vendidos.

Por término medio, el valor del coste por kilómetro se mueve en los alrededores de las 6,4 pesetas para el diesel y 9,3 para la gasolina; es decir, menos de tres pesetas por kilómetro. Antes de la reciente bajada, el valor medio era de 3,15 pesetas.

El ahorro medio oscila entre 1,14 pesetas para el Fiat y las casi cuatro pesetas del Visa o el Mercedes. Con estos ahorros no tan generosos como podría pensarse, amortizar las 200.000 pesetas que cuestan más los diesel, es tarea larga en recorridos.

Ahora bien, estas cifras son puramente teóricas, porque a la hora de la verdad, hay que valorar otros conceptos, como la menor frecuencia de averías en los diesel (aunque más caras en su reparación), la mejor valoración de los diesel como usados o la mayor comodidad y rapidez de los coches de gasolina. Son estos valores imposibles de plasmar en cifras.

OFERTAS

● Barcelona. Particular. Teléfono (93) 321 65 66.

JAGUAR 3,4-S. Año 1965. Color: Guinda. PVP: 2.500.000 pesetas.

● Madrid. Autos Vallehermoso. Teléfono (91) 234 76 39.

PORSCHE 924. Año 1980. Color: Blanco. PVP: 2.500.000 pesetas.

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

TRIUMPH TR-6. Año 1975. Color: Azul metalizado. 2 capotas. PVP: 1.100.000 pesetas.

● Gerona. Auto Ampuria. Teléfono (972) 50 85 61.

AUDI COUPE GT. Año 1982. Color: Blanco. PVP: 1.800.000 pesetas.

● Madrid. Particular. Teléfono (91) 215 51 03.

VOLKSWAGEN GOLF GTD. Año 1985. Color: Burdeos. 14.000 kilómetros. PVP: 1.125.000 pesetas.

● Santander. Particular. Teléfono (942) 21 11 00.

OPEL P-4. Año 1928. Descapotable. Color: Verde. PVP: 1.400.000 pesetas. Colección.

● Madrid. Sacai. Teléfono (91) 435 11 83. Núñez de Balboa.

TRIUMPH TR-7. Año 1978. Color: Blanco. PVP: 900.000 pesetas.

BMW 1502. Año 1978. Color: Blanco. PVP: 750.000 pesetas.

● Lérida. Servei Motor. Teléfono (973) 20 28 63.

ALFA ROMEO GIULIETTA. Matrícula: L-J. Color: Rojo. PVP: 1.100.000 pesetas.

INNOCENTI 120. Matrícula: Z-N. Color: Rojo. PVP: 425.000 pesetas.

Modelo	Precio por km. gasolina	Precio por km. diesel	Diferencia gas./diesel marzo 86	Diferencia gas./diesel enero 86	Diferencia PVP gas./diesel	Kms. necesarios amortización
Fiat Uno	6,93	5,79	1,14	1,29	192.800	170.000
Ford Fiesta	8,35	5,38	2,97	3,28	268.000	90.000
Citroën Visa	9,69	5,80	3,89	4,22	254.200	65.000
Renault 11	7,89	5,92	1,97	2,19	250.400	127.000
Seat Málaga	9,72	6,89	2,83	3,11	164.400	58.000
Peugeot 505	11,46	7,58	3,88	4,24	242.800	62.000
Mercedes 300	10,92	7,74	3,18	3,49	941.000	295.000

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-80*	79,6	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	226.485
XL-200 R	196	18	—	399.900
XL-200 Pils-D	196	18	—	409.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.986

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	436.700
250 XC	245	—	—	475.400
600 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
248 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Crosa)	124	—	—	426.600
250 CR (Crosa)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Crosa)	488	—	—	494.500

JAWA

360	341,5	23	—	720.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 500*	553	52	178	649.900
KZ 500 S	553	55	—	730.982
KLX 600 E	594	45	—	603.750
GPZ 600 R	590	75	—	893.750
GPZ 900 R	926	115	—	1.148.750

KTM

GS 125 End.	123,8	11,6	—	406.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,8	36	—	409.500
GS 250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 350	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	45	—	615.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	—	158.806
200 Linea	196	8,7	—	181.850
200 Electr.	196	9,7	—	183.523

LAVERDA

1000 RGS	1001	54	—	1.027.000
----------	------	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	197.209
DG 7 212	212	—	—	206.890
DG 3 R	—	—	—	360.000
CHESTA	346,8	—	—	340.000
DG 11 4 Tempas	346,8	—	—	389.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	295.000
----------	-----	----	-----	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.600
Enduro 380 H7	349,6	—	130	367.600
Impala 125	124,9	10	100	228.600
Impala 175	174,7	13	100	271.680

MORINI

125 Mono	123,5	12	—	168.000
250 2-C	238,5	25	138	338.000
350 X-3	344,1	35	160	505.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	295.000
----------	-----	----	-----	---------

PUCH

X-10	48,8	—	—	79.400
Maxi	48,8	—	—	96.400
Maxi PA	48,8	—	—	100.900
Maxi Pa Negra	48,8	—	—	102.400
Monza L	48,8	—	—	130.400
Lido Vario	75	6,5	—	208.000
74 M-82 FD	71,8	8,8	—	239.316

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	90	20	—	307.000
Marathon Cross	90	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	836.000
GSX 550 ES*	543	58	192	896.000
GSX 750 ES*	747	84	230	1.045.000
GSX 750 R*	749	105	230	1.250.000

VESPA

Vale	48,7	—	—	85.120
Vespa	48,7	—	—	98.466
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	78	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,8	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	196.000
150	149,5	8,2	100	215.949
200 DN	197,9	10,5	110	243.390
150	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.560
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	599.000
XS 400	389	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 800*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLAS.

Son tarjetas que se tienen en cuenta. En España y en todo el mundo. Como la American Express, con la que Vd. puede hacer compras sin límite de dinero. Y la Visa que le permite, si lo desea, comprar a crédito. O la Master Card si así lo prefiere. Y la 4B, la más nueva del Banco Popular, con la que Vd. puede disponer de dinero en efectivo y hacer otras operaciones a cualquier hora del día o de la noche. En más de 650 puntos de España.

BANCO POPULAR ESPAÑOL



NOTICIAS DE EMPRESA



ENCESTE OLOROSO

El jugador de baloncesto Epi será el encargado de promocionar la línea de perfumería deportiva Williams Sport durante 1986. Epi interviene en el spot publicitario de la colonia y también en la promoción de Williams Sport, en la que se sortearán miles de regalos deportivos. Esta promoción está unida al lanzamiento del nuevo envase de esta colonia pensada para jóvenes deportistas.

SONIDO JAPONES

MUSICOM S. A., es el distribuidor exclusivo para España de las antenas Nippon para automóviles. Esta marca japonesa es el mayor fabricante del mundo de antenas para coches y su actividad se remonta a 1946, además surte a las marcas japonesas de automóviles, así como a Jaguar, Lotus y Rover en Europa. Nippon Antenna tiene un gran catálogo adaptable a todas las necesidades de los distintos modelos de coches.

PESADO PERO MENOS

EN el Salón de Ginebra, Pegaso realizó la presentación de un prototipo de baja tara que es el primero que se realiza en Europa con chasis de aluminio. El empleo de materiales ligeros abre importantes expectativas para el futuro, ya que la reducción de pesos junto con los programas de

mejoras del rendimiento de los motores y el aprovechamiento aerodinámico, contribuyen a la mejora de los costos de explotación de

los vehículos industriales. El prototipo, que de momento no se comercializará, ha sido realizado en colaboración con la firma Alusuisse.

HUMO CON CLASE

EL tres veces campeón del mundo de motociclismo, Kenny Roberts, ha formado su propio equipo con la colaboración de la marca de cigarrillos Lucky Strike. Roberts contará con Randy Mamola como primer pilo-

to y con Mike Baldwin como segundo, que participarán en 500 centímetros cúbicos. El Team Strike-Roberts utilizará las Yamaha 1985 y tiene previsto compaginar los grandes premios con actuaciones en otras carreras.



56^e
SALON DE L'AUTO
GENEVE
6-16 MARS 1986
PALAIS

GINEBRA SALON DE LA VELOCIDAD

JUSTO cuando el Salón de Ginebra abría sus puertas, la Policía suiza daba a conocer su nuevo radar para control de velocidad, que anuncian como infalible contra los automovilistas indisciplinados, siempre

y cuando no superen los 251 kilómetros por hora, barrera a partir de la cual pierde toda su eficacia. Y precisamente, coches capaz de burlar su control había varios en el Salón, empezando por el fabuloso Aston Martin Vantage

Zagato y acabando por el Mercedes W-124 del preparador AMG, que le ha introducido los retoques necesarios para poder transportar confortablemente a cinco personas a una velocidad de 300 kilómetros por hora.



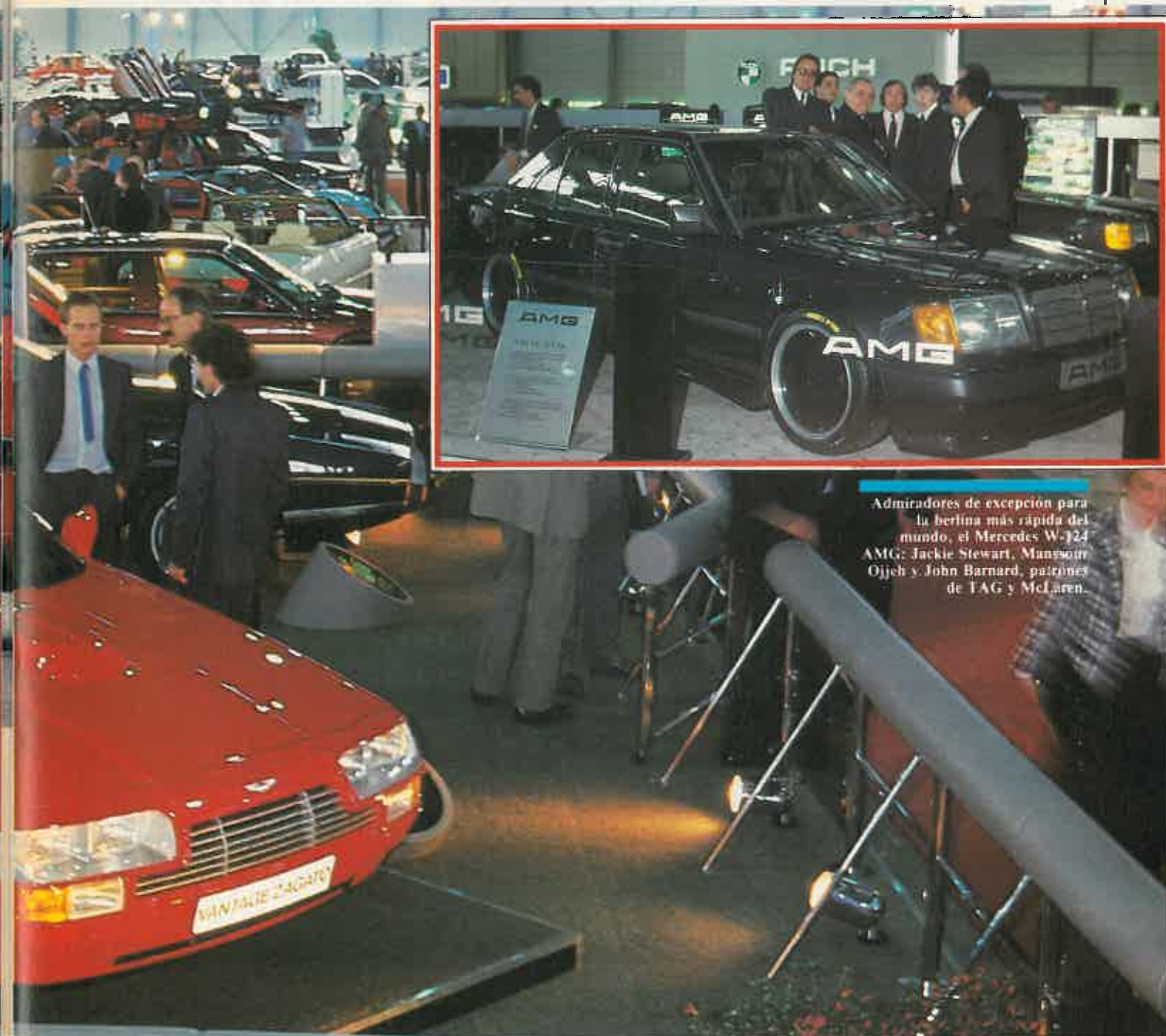
Primera aparición en público del Volvo tracción delantera. El coupé 480 ES atrajo la atención de todos los visitantes.

La gran figura de la muestra suiza ha sido el Aston Martin, pero también han hecho allí su presentación modelos de tanto tirón como el Renault 21, o las variantes automática y cabriolet del Peugeot 205. Otras marcas, como Alfa Romeo, han aprovechado para descubrir nuevas variantes de gamas ya conocidas, como el 75 Familiar o el Spider Quadrifoglio Oro, en tanto que Cadillac exponía por vez primera en Europa sus nuevos Eldorado y Seville, eligiendo precisamente Ginebra por ser Suiza el país europeo donde mayor aceptación tienen los coches estadounidenses. Jeep, con el nuevo Wrangler, daba color de novedad a su stand.

Pero lo cierto es que entre los grandes fabricantes, aparte de lo mencionado, poco había que destacar, o bien lo que había no constituía novedad suficiente para capitalizar la atención de



Uno de los cincuenta Aston Martin Vantage carrozados por el italiano Zagato y que tenía el honor de ser la gran estrella del Salón de Ginebra.



Admiradores de excepción para la berlina más rápida del mundo, el Mercedes W-124 AMG: Jackie Stewart, Mansour Ojjeh y John Barnard, patrones de TAG y McLaren.



Aire deportivo para el Opel Ascona
Es una propuesta del preparador alemán Irmischer



Los japoneses no paran
Lo último de Nissan es este Bluebird de nueva carrocería



De momento es sólo una maqueta
Se trata del futuro Zender Vision II Cabriolet

los visitantes. Es más, la proximidad del Salón de Turín (23 de abril) hacía que los grandes carroceros italianos se reservaran para su Salón, no exponiendo ninguno de esos extraordinarios diseños que a muchos visitantes les justifican su desplazamiento a cualquier salón.

BMW daba a conocer su 524 D, que incorpora el motor diesel, pero sin turbocompresor, el mismo del 324 D (que representa el 15 por 100 de la producción de la serie 3), con una potencia de 86 caballos y una reducción de peso de 25 kilos respecto al 524 TD. La velocidad máxima anunciada es de 164 dis-

cretos kilómetros por hora, frente a los 180 del TD. Los consumos anunciados son 5,7/7,9/9,2 litros cada cien kilómetros, a 90 kilómetros por hora, 120, y en ciclo urbano (5,2/7/9 en el TD). Este modelo, que no pretende impresionar a nadie, sino ofrecer el máximo nivel de confort y representación con un consumo discreto, refuerza la creencia de BMW en el mercado de los diesel. Sin embargo, no se venderá en España, lo que nos parece una medida acertada, pues no es adecuado a nuestras carreteras.

El Saab 9000 I 16 es una variante del último modelo de la marca sueca, y al igual que el BMW, ha dejado de lado el turbocompresor para convertirse en una versión atmosférica. Sin embargo, las cartas de nobleza de este motor, su culata de 16 válvulas, se mantienen, lo que le permite hacer gala de una elevada potencia para un motor de su cilindrada: 130 caballos, cifra que no debe separarse de unos valores de consumo muy discretos para un coche de su tamaño y de la posibilidad de utilizar gasolina de entre 91 y 98 octanos. El Saab 9000 I gasta 5,9/8/11,8 litros cada cien kilómetros, a 90/120, ciclo urbano (6,9/9,1/11,1, el 9000 Turbo). Las

PETICION DE MANO

Fue algo así como una petición de mano formal, con cena y todo. En ella, Carl Hahn departió con un grupo de periodistas entre los que no se encontraban los representantes de la Prensa especializada, desplazados por sus medios respectivos a Ginebra, dado que —extrañamente— no fueron invitados al acto. Pero tampoco se desvelaron grandes noticias, salvo la confirmación de Juan Antonio Díaz Álvarez como presidente de Seat en la nueva etapa que debe iniciarse en abril o mayo, cuando se firme la adquisición de la mayoría por parte de Volkswagen.

Al día siguiente, en una rueda de Prensa, Díaz Álvarez cifró en cinco

Carl Hahn y Díaz Álvarez se dejaron ver en el salón.



mil millones de marcos las inversiones de Volkswagen en Seat para los próximos años. Sobre los futuros planes fabriles de la marca, es decir, reconversión total de zona franca en Barcelona o construcción de una nueva fábrica en Martorell, la primera opción supone grandes dificultades operativas, aunque, según palabras de Díaz Álvarez, la decisión se tomará a finales de año, pues todavía se están realizando estudios al respecto.

Las perspectivas de Seat para 1986 contemplan unas ventas de 345.000 unidades (347.000 en 1985) y una producción de 340.000 (320.000 en 1985), si bien la capacidad productiva es de 400.000 coches/año.



El Ferrari P-4 cabalga de nuevo. El carroceros suizo Sbarro se ha deleitado tanto creando el prestigioso Ferrari como los visitantes del Salón admirándolo. El motor es un V-8 Ferrari, dispuesto en posición central.

El Ford Sierra, que ha sido elegido en Gran Bretaña mejor coche tractor del año, va a ser todavía más cotizado por los amantes del caravanning, dado que a partir de ahora su versión Break se ofrece —salvo para el mercado español— con tracción a las cuatro ruedas. Viene con equipo Ghia y motor 2,8, en tanto que el sistema de transmisión es el ya conocido en los XR 4 x 4 y Scorpio. Incorpora también la suspensión posterior reforzada con corrector automático de altura, para que ésta no varíe en función de la carga. Sin embargo, en el stand Ford las dos grandes novedades eran los nuevos Escort y Orion, que ya conocen nuestros lectores.

Junto a las inacabables versiones con catalizador para los gases de escape, en



Nueva variante de Ford en tracción total
Un Sierra ranchera para los amantes de los grandes espacios



El Saab 9000, ahora sin turbo
Conserva las 16 válvulas y alcanza 190 km/h.

prestaciones siguen siendo de categoría, con una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora y un tiempo de 10,5 segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora. Este motor tiene una elevada relación de compresión de 10,1:1, tolerable gracias a un sistema de encendido electrónico Bosch EZK, ca-

paz de proporcionar un reglaje individual del encendido para cada cilindro y de controlar la detonación. Este motor arroja su potencia máxima empleando gasolina de 98 NO, y baja un 1,5 por 100 a medida que se disminuye en una unidad el índice de octano de la gasolina.

DAIHATSU, EN VALLADOLID

Durante la semana pasada, una misión japonesa de la marca Daihatsu ha visitado las instalaciones de ENASA en Valladolid. El objetivo es llegar a un *joint venture* con alguna firma europea y ENASA se encuentra entre las preseleccionadas. Daihatsu quiere vender en Europa un mínimo de 100.000 unidades al año de sus pequeños modelos comerciales y todo-terreno. El Cab-Van es una especie de Nissan Vanette en pequeño, que mide sólo 3,19 metros de largo, pero que tiene una plataforma de carga de 1,79 metros. Un diámetro de giro de 7,6 metros da idea de su manejabilidad. Se ofrece en versiones de dos y cuatro ruedas motrices. El todo-terreno es un Jeep de 3,8 metros de largo, con motores diesel atmosférico o turbo de 2,8 litros y gasolina de 2 litros. La presentación responde a los cánones japoneses y la dureza de los amortiguadores puede regularse automáticamente desde el puesto de mando.





Superlujo en el BX Break
Serie limitada de Heuliez



Subaru ACX-II de tracción integral
Un futurista japonés con motor seis cilindros bóxer

el stand Opel destacaba un ejercicio de estilo deportivo sobre la base del Opel Ascona y de origen Irmscher. Diversos apéndices aerodinámicos se añaden en este coche a un frontal bastante logrado, en la línea del Kadett GSI. Irmscher también proponía una versión deportiva del Kadett cuatro puertas, con un frontal de cuatro faros redondos, al igual que otro preparador alemán, Ko-

nig, sólo que éste dejaba convertido al familiar modelo en un estricto cuatro plazas.

En materia de japoneses, este año había menos novedades. Destacaban el Toyota Supra (véase MOTOR16 n.º 124) y el Nissan Bluebird. Para compensarlo, casi todas las marcas exponían sus prototipos futuristas, que nuestros lectores ya conocen. El Nissan

Bluebird se presentaba por vez primera en Europa con su nueva carrocería. Es un coche medio de 4,40 metros de longitud y un diseño al gusto europeo, con un interior magníficamente rematado, suspensiones de ruedas independientes, frenos delanteros de discos ventilados, dirección asistida y 175 kilómetros por hora de velocidad máxima.

El suizo Sbarro deleitaba a los presentes con una réplica del glorioso Ferrari P-4, el coche de competiciones de resistencia más bello jamás construido. Para respetar los cánones, lo ha equipado con el motor del Ferrari 308.

El alemán Isdera Imperator monta ahora el V-8 Mercedes AMG en versión 32 válvulas, para superar con facilidad los 300 kilómetros por hora. El mismo motor lo lleva el Mercedes W-124, elaborado por el preparador de las tres letras, que ha convertido al nuevo modelo de la marca alemana en la berlina más rápida del mundo. El motor V-8 de cuatro válvulas por cilindro desarrolla 360 caballos a 5.500 revoluciones

OPEL, NUMERO UNO

El slogan no es nuevo. Ya lo utiliza General Motors en España para decir que es el primer importador, posición privilegiada que también ocupa en el mercado suizo, donde en el año 1985 matriculó 35.671 unidades, sobre un total de 265.000.

El número dos en ventas fue la marca Volkswagen (30.949), seguido de Ford (20.115 unidades), Toyota (17.888 unidades), Renault (16.494

unidades) y Fiat (16.039 unidades).

Seat vendió 2.137 coches en lo que fue su primer año comercial a fondo en un mercado que a partir del 1 de octubre de 1987 tendrá las normas anticontaminación más severas de Europa.

Por esta razón, una vez más los modelos con catalizador tenían una especial importancia en todos los stands de las marcas expositoras.

R-5: ¡AIRE!

El objetivo de la Regie Renault de ofrecer la gama más amplia de modelos R-5 se va cumpliendo, aunque para ello sea necesario contratar los servicios de carroceros particulares, como es el caso del belga EBS (véase MOTOR16 n.º 124). El proyecto de este carrocerero, que ya fue dado a conocer en el Salón de Amsterdam del pasado año, cobra ahora rango de oficialidad al ser propuesto por la red comercial de Renault «para los principales mercados europeos» (en el comunicado oficial de la marca se mencionan todos salvo el español).

El lanzamiento de este modelo supone un paso más en el duelo de gigantes que libran actualmente el modelo de Renault y el Peugeot 205, cu-

yo paralelismo de gama es notorio (automáticos, diesel, tres o cinco puertas y ahora descapotables). La

comercialización del Renault 5 Cabriolet comenzará en Francia este verano.



BMW 320i SEIS CILINDROS EN LINEA BMW



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.





Las elaboraciones sobre base Mercedes alcanzan los niveles más inesperados. Sbarro ha decidido cambiar radicalmente el acceso a las berlinas de la clase S con este sistema de puertas gaviota.



Superlujo en todo terreno es lo que ofrece el carrocerero italiano Rayton Fissore en su Magnum, cuya versión VIP incorpora el motor de seis cilindros en V de origen Alfa Romeo.



El Opel Kadett cuatro puertas puede convertirse en una berlina de aire deportivo. Así lo ve Irmischer, que ha cambiado la personalidad del familiar modelo con todo tipo de aditamentos.

por minuto, que se transmiten a través de un *diferencial pensante* Gleason-Torsen. Con un coeficiente de penetración aerodinámica (CX) de 0,25 y una suspensión totalmente revisada, alcanza los 300 kilómetros por hora, acelera de 0 a 100 en 5,4 segundos y cubre el kilómetro con salida parada en 23 segundos. Con el mismo motor, el 560 SEL alcanza 267 kilómetros por hora.

Otros carroceros como Zender Heuliez y Rayton Fissore exponían también sus últimas creaciones. El primero, una maqueta (por el momento) de lo que será el Zender Vison II Cabriolet; Heuliez, la versión exclusiva Buffalo de su



Pronto vendrán a España
Ruedas y neumáticos gemelos

Citroën Break, tapizado en cuero y en Alcantara, cuidadosamente rematados todos los montantes, salpicadero, etcétera. Rayton Fissore presentó una nueva versión de su todo terreno Magnum, bautizado VIP y con el motor de seis cilindros en V de Alfa Romeo para poder correr a 170 cuando las circunstancias lo permiten.

Por último, en el sector de las limusinas de superlujo, nuevas ofertas del carrocerero británico Hooper sobre la base Rolls y del alemán Trasco sobre base Mercedes, a cual más rebuscados.

Alberto Mallo y Alfonso Nieto
(Enviados especiales)

JEEP: 45 AÑOS DESPUES

Los hombres de marketing de American Motors (empresa de la que casi el 50 por 100 es propiedad de Renault) han decidido sentenciar al legendario Jeep CJ después de cuarenta y cinco años de fieles servicios. No es que vaya a desaparecer este infatigable todo-terreno, del que muchos dijeron que ganó la segunda guerra mundial, sino que va a ser sustituido por el nuevo Wrangler, que así se llama. Faros



rectangulares, aletas más envolventes y un frontal más estilizado le diferencian al primer golpe de vista. Sin embargo, conserva las dimensiones básicas del tradicional CJ-7, incluida la distancia entre ejes, así como los motores, el cuatro cilindros de 2,5 litros y el seis cilindros de 4,2. El chasis es nuevo, con protecciones de chapa para la caja transfert y el depósito de gasolina.

Al cabo del tiempo, el Jeep cambió
Sus formas son ahora más modernas

FUJITSU TEN CAR AUDIO

Deseo recibir catálogo de información

Nombre _____
Calle _____ N.º _____
Ciudad _____ Cód. _____
Tel. _____

Recorte y envíe este cupón a:
Musicom S.A. Car Audio
Consejo de Ciento,
403 bajos (08009)
Barcelona

Los milagros del nuevo sonido de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



H-2 PVP 51.607
(Sin incluir IVA)



H-1 PVP 43.705
(Sin incluir IVA)

La experiencia de muchos años y la continua investigación de **FUJITSU TEN** garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes ETR **SERIE H**. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de **FUJITSU TEN** que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la **SERIE H** están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cuarzo líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el **OPTI-MI** (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las notables excelencias para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de **FUJITSU TEN**, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa
Car Audio



Consejo de Ciento, 403 bajos
Tels (93) 231 51 12-246 38 01
Telex: 54789 MUYC-E
Barcelona 08009 (España)

5 KMS. DE CIUDAD PERJUDICAN A SU MOTOR CARRETERA.

MAS QUE 100 DE

En 5 Kms. de circular en ciudad, en una hora punta, se pueden hacer fácilmente una media de 30 paradas circulando a 10 Kms/h., Vd. ya lo sabe. Pero lo que le interesa saber, además, es que en esas condiciones, si se lleva un aceite corriente, su motor puede salir perjudicado. El exceso de temperatura y la lógica fricción, deterioran los aceites, en mucho mayor grado de lo que ocurre en carretera.

Pero esto no pasa con un aceite lubricante como ERTOIL, porque con ERTOIL, estos casos extremos quedan definitivamente

resueltos. ERTOIL, para evitarlo, ha introducido su exclusivo proceso de refinado FULL FINISHING*, alcanzando las homologaciones correspondientes a las más exigentes normas internacionales, consiguiendo un aceite de la máxima calidad para trabajar en las condiciones más duras, dando siempre las máximas satisfacciones.

* Proceso exclusivo FULL FINISHING.

El proceso FULL FINISHING confiere a los lubricantes ERTOIL una BASE más REFINADA y una gran estabilidad a la oxidación y degradación. Y sólo ERTOIL puede llevar a cabo, en ESPAÑA, el proceso FULL FINISHING. ERTOIL es otro producto con la calidad E.R.T.



ERTOIL
Lubricantes

La clara diferencia.



ERT LUBRICANTES
Y ASFALTOS



La tradicional parrilla de Aston Martin, con unos perfiles más suavizados, al estilo de los coches de carreras de la marca de los años cincuenta.

ASTON MARTIN VANTAGE ZAGATO

SUEÑOS PROHIBIDOS



ES exclusivo por sus prestaciones, por su precio y porque sólo se han fabricado cincuenta unidades. Es el Aston Martin Vantage carrozado por Zagato, que habrá marcado para la posteridad el Salón de Ginebra de 1986.

Víctor Gauntlett, presidente de la marca británica, ha declarado que han recibido peticiones de todo el mundo para fabricar más unidades de las cincuenta que decidieron en un primer momento. «En todas partes —dice— las reacciones han sido increíbles. Habríamos podido vender el triple de coches, pero nos hemos mantenido firmes en nuestra idea y hemos rehusado cons-

truir más de cincuenta. Inclusive algunos clientes han hecho gala de todo su poder financiero para hacernos cambiar de opinión, pero hemos sido intransigentes.»

El precio es otro de los datos exclusivos del Aston Zagato: 18 millones de pesetas en el mercado suizo. Para muchos es una *pasada*, pero lo cierto es que lo que busca más de un afortunado caprichoso es eso precisamente: cuanto menos haya, mejor. En esto del precio se acerca mucho a otro Aston Martin, éste de hace ya más de veinte años y un clásico donde los haya, el DB 4 GT Zagato. De éste sólo se fabricaron 19 ejemplares y hoy es una pieza de colección por la que pueden llegar a pagarse veinte millones de pesetas.

Por último, las prestaciones. Aquí la marca inglesa ha echado el resto y además ha hecho algo a lo que no estábamos acostumbrados: ha confesado la potencia de sus motores. Al igual que Rolls Royce, desde hace años en Aston jamás declaran la potencia. Los especialistas sabían que estaba en torno a los 300 caballos en los modelos V-8 y Lagonda, pero Aston Martin jamás la hacía pública. Ahora, para que las co-

sas queden claras, se dice sin el más mínimo pudor: 432 caballos (62 CV más que el tradicional V-8 Vantage) a 6.250 revoluciones por minuto, que salen implacablemente del V-8 de cuatro árboles de levas en cabeza. «Los cuatro carburadores de doble cuerpo forman parte integrante de la personalidad de estos coches y hubiera sido un error suprimirlos.» Así explica Víctor Gauntlett la adopción del tradicional sistema de alimentación, precisamente cuando sus otros modelos, el V-8 y el Lagonda, llevan el nuevo sistema de inyección Weber. Con esa abultada cifra de caballos, el Vantage Zagato alcanza los 300 kilómetros por hora, según datos del fabricante, y se sitúa en la mítica barrera de los cinco segundos para acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora. Si nos atenemos a la relación peso/potencia, son unas cifras que pueden parecer lógicas. El coche pesa 1.650 kilos, con lo que la citada relación se queda en 3,8 kg/CV. Como referencia, el Porsche 911 Turbo tiene una relación peso/potencia menos favorable de 4,5 kg/CV.

Estructuralmente, el nuevo modelo es similar al clásico Aston Martin V-8



Zagato también ha realizado el interior de la carrocería y lo ha tapizado cuidadosamente. Junto a la palanca del cambio, una placa recuerda al conductor cuál de los cincuenta ejemplares construidos es el suyo. Gracias a una generosa carburación y retoques en la distribución, el motor desarrolla 432 caballos de potencia.

Vantage, carrozado en Newport Pagnell. Frenos de discos ventilados a las cuatro ruedas, cambio ZF de cinco relaciones, suspensiones independientes, etcétera. Los chasis con su motor son enviados desde Inglaterra a Italia para ser carrozados artesanalmente en los talleres de Zagato, en Milán. Los interiores van tapizados en piel y en Alcantara y la carrocería es de aluminio, lo que permite economizar ciento setenta kilos respecto al otro V-8 Vantage. Por ejemplo, los bajos están hechos en Alucobond, un nuevo tipo de panel estratificado en aluminio ligero.

Tecnología refinada, exclusividad y unas prestaciones capaces de hacer palidecer a más de un monstruo sagrado son las señas de identidad de este nuevo modelo, que promete convertirse en mito.

El propio Víctor Gauntlett dice estar convencido de que esta nueva realización de su marca será un digno sucesor del inolvidable DB 4 GT Zagato.

Fotos: Giancarlo Perini



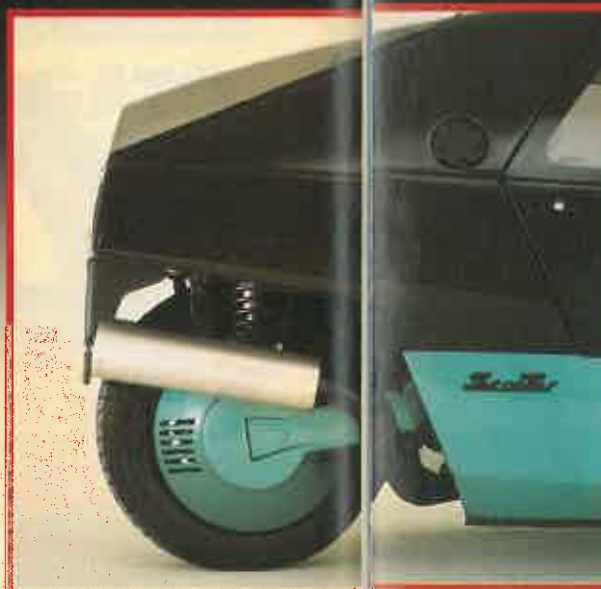
VOLKSWAGEN SCOOTER EN TRICICLO Y A 200 KM /H.

NO es más que una idea, pero ¡menuda idea! Un triciclo con puertas tipo gaviota para aparcar en cualquier sitio y correr a más de 200 kilómetros por hora si es necesario. Es una propuesta

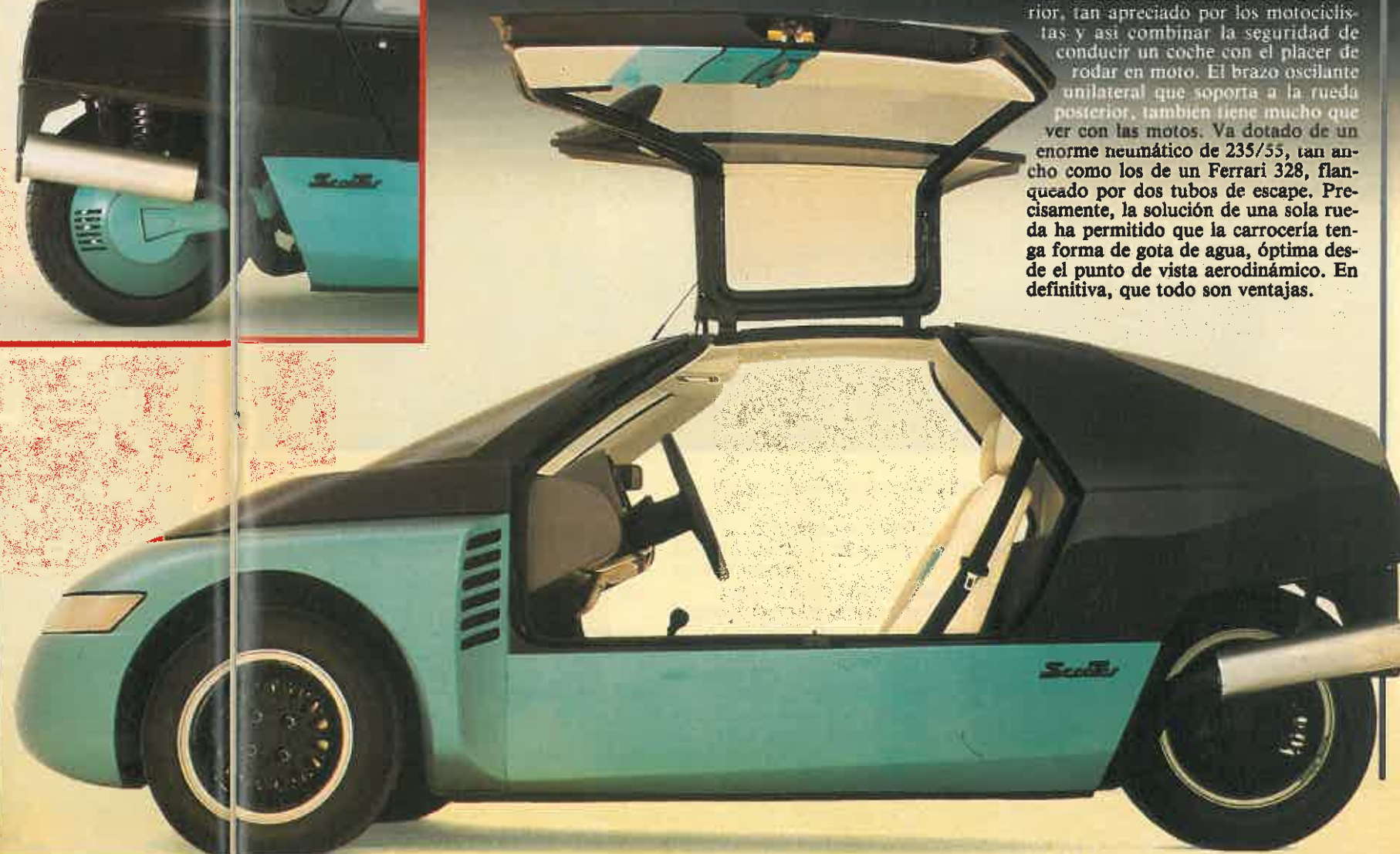
de los hombres de diseño de Volkswagen para moverse en el futuro y una investigación en los apartados de estilo y dinámica del vehículo en movimiento. Este triciclo, mitad coche mitad moto, es un *todo delante* con tracción a

las dos ruedas delanteras. El motor va colocado en posición transversal por delante de éstas y es un cuatro cilindros en dos versiones: 1.050 centímetros cúbicos/40 caballos y 1400/90 caballos. Los probadores de Volkswagen ya han

Aerodinámico, pequeño y rápido. Así es este triciclo con alas ideado por los investigadores de Volkswagen, aunque las alas se las da su motor 1400 a inyección, que le permite superar los 200 kilómetros por hora. La rueda trasera es más ancha que las de un Ferrari 328.



La idea es combinar los placeres de llevar una moto con la seguridad que ofrece un automóvil. El VW Scooter cumple con todas las normas de seguridad vigentes en Europa y Estados Unidos.



rodado con ambas, para las que se anunciaban, respectivamente, 160 y más de 200 kilómetros por hora. El 1400 va alimentado con un sistema de inyección y acelera de 0 a 100 kilómetros en 8,5 segundos, el tiempo de un deportivo. En Volkswagen hacen hincapié en la buena aerodinámica de su Scooter (Cx 0,25), teniendo en cuenta sus limitadas medidas (3,17/1,50/1,24 de largo/ancho/alto). Los cristales van enrasados con la carrocería, los parachoques son envolventes y los faros y las manillas de apertura de puertas van integrados en el conjunto.

Pese a unas formas que parecen de juguete, el VW Scooter cumple con todas las normas de seguridad actualmente en vigor en Europa y Estados Unidos, soportando los *crash-tests* a 50 kilómetros por hora. Es un estricto biplaza al que se accede con toda facilidad gracias al sistema empleado para las puertas. El conductor tiene ante sí un cuadro de mandos muy legible, y el pasajero dispone de una guantera integrada en el salpicadero, que es extraíble y puede utilizarse como portafolios. Los amantes del aire pueden quitar el cristal trasero si lo que quieren es sentir más de cerca ese contacto con el exterior, tan apreciado por los motociclistas y así combinar la seguridad de conducir un coche con el placer de rodar en moto. El brazo oscilante unilateral que soporta a la rueda posterior, también tiene mucho que ver con las motos. Va dotado de un enorme neumático de 235/55, tan ancho como los de un Ferrari 328, flanqueado por dos tubos de escape. Precisamente, la solución de una sola rueda ha permitido que la carrocería tenga forma de gota de agua, óptima desde el punto de vista aerodinámico. En definitiva, que todo son ventajas.

Nuevo Opel Kadett. La línea a seguir.



Siga la línea de la ingeniería alemana.



Con el más audaz diseño.
Con la más avanzada tecnología, Opel pone en sus manos un automóvil que va a marcar la línea a seguir: el nuevo Opel Kadett.

Un coche que tiene todo lo que a Vd. le gusta y todo lo que necesita.

La mejor aerodinámica de su categoría, superior a la de muchos deportivos y nunca vista en automóviles familiares.

Y un tamaño compacto e ideal que le otorgan gran maniobrabilidad para disfrutar conduciendo.

Su espacio interior es amplio, confortable y muy acogedor.

En su asombroso maletero cabe de todo.

Su consumo es mínimo, mientras que sus prestaciones son sorprendentemente brillantes.

Y, por si fuera poco, el nuevo Kadett le ofrece todas las ventajas de Opel: seguridad, fiabilidad, rendimiento... y además, un reprise y una velocidad punta a prueba de exigentes.

Puede Vd. elegir su nuevo Kadett entre varias posibilidades: 3 motores de 1.3, 1.6 y 1.6 diesel, y 2 niveles de equipamiento: GL y GLS.

Siempre dispondrá de un automóvil

donde la elegancia de formas y la utilidad funcional conviven en perfecta armonía.

Ya lo sabe, siga la línea de la ingeniería alemana. Le conducirá a uno de los 350 puntos de Venta y Servicio Opel, donde encontrará el nuevo Kadett.

OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

Y-10 EL FUTURO YA.



¿Cuándo termina el presente? ¿Cuándo comienza el futuro? Estas preguntas pertenecen al pasado. El Y-10 nos propone el futuro desde hoy mismo a todos los que sabemos apreciar algo absolutamente innovador y personal. El Y-10 nos anuncia cómo viviremos, cuál será nuestra forma de conducir, nuestro estilo. No cabe duda de que el porvenir nos reserva grandes avances tecnológicos, como los iniciados ya con el revolucionario motor FIRE (Fully Integrated Robotized Engine, motor robotizado totalmente integrado), el 1.000 para el año 2000. Proyectado y construido mediante ordenador. Seno, racional, fiable y con un consumo particularmente reducido. Lleno de brío y con una fluidez de marcha desconocida hasta ahora, que nos hará cambiar el



concepto que teníamos sobre la elasticidad de los automóviles pequeños. Está claro que en el futuro no perdemos el gusto por la elegancia y por los tejidos refinados. Tampoco perderemos el placer de viajar en un interior espacioso, como el del Y-10. Un espacio y una comodidad que sólo se podían exigir a un coche grande, pero que resultan absolutamente sorprendentes en uno que mide poco más de tres metros. Como asombra es también la facilidad de acceso, para personas y equipajes, gracias al especial diseño y sistema de apertura de sus puertas y a las nuevas articulaciones del portón trasero. No perderemos el gusto por la conducción. Todo lo contrario, descubriremos un placer inédito: nuevas

posibilidades de maniobrabilidad y velocidad, visibilidad total, absoluta seguridad de la tracción delantera, ausencia de ruidos, resultado de una concepción aerodinámica orientada hacia formas marcadamente vanguardistas. Una vez que salga de la ciudad, este gusto por la conducción se convertirá en puro placer, como el que nos reserva el Y-10 turbo, un vehículo que provoca el entusiasmo en quien lo conduce.

Un turbo de nueva concepción que resulta muy divertido. Con una capacidad de conducción absolutamente desconocida hasta ahora en el sector de los motores sobrealimentados. Por todo esto, las ciudades estarán más limpias, menos congestionadas, más bellas. Pues los coches para uso urbano se construirán pensando en la ciudad. Como el Y-10.

Y-10 Fire, 999 c.c. 45 CV. 145 Km/h. 4,2 l. a los 100 Km.
Y-10 Turbo: 1.049 c.c. 85 CV. 180 Km/h. 5,8 l. a los 100 Km.

AUTOBIANCHI Y-10

 **Autobianchi es una firma LANCIA.** 

Los Autobianchi Y-10 son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa. Turín y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.

SALON DE GINEBRA



Nueva versión Quadrifoglio Oro de Alfa Romeo, en esta ocasión para el modelo Spider Pininfarina, que se pone a la moda de los ochenta.



ALFA SPIDER Q.O. Y 75 SPORTWAGON A GUSTO DE TODOS

A los veinte años de su lanzamiento, el Alfa Romeo Spider Pininfarina ha sufrido una nueva cura de rejuvenecimiento. Se trata de una puesta al día

en lo estético, con nuevos faldones aerodinámicos, estribos en los bajos y un *hard-top* o techo duro, que le convierte en un coupé. A todo esto se añade un nuevo salpicadero, del que también

se beneficia el Spider 2.0, y unas nuevas ruedas en aluminio, que buscando la tradición de la marca se caracterizan por sus perforaciones circulares. Todos estos detalles se agrupan bajo la deno-



El 75 Familiar es un diseño de Rayton Fissore, que sólo se servirá con las motorizaciones más potentes de gasolina y diesel.



minación Quadrifoglio Oro, ya conocida en otros modelos de la marca.

Este coche, que se vende en Estados Unidos desde hace unos meses, recibía su bautismo de fuego europeo en el Salón de Ginebra, pero no se verá en el mercado español, como pronto, hasta los meses de octubre o noviembre.

La mecánica no varía y la motorización sigue encomendada al generoso dos litros de 128 caballos, que permite una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora. Incorpora un diferencial autobloqueante con efecto al 25 por ciento.

Otra novedad de la marca italiana es el 75 Sportwagon. Este modelo aún tardará algo más en llegar a España y aún no se ha comercializado en Europa. Alfa Romeo pretende ofrecer a sus incondicionales una forma de resolver los problemas de espacio sin renunciar a las prestaciones de berlinas deportivas como son las suyas. Así, el Sportwagon únicamente se ofrecerá con las motorizaciones más potentes en diesel y gasolina.

La carrocería es obra de Rayton Fissore, que ha logrado un conjunto bastante ligero en lo estético y muy práctico. El asiento posterior se abate por mitades, y el maletero, de gran amplitud, ha sido cuidadosamente rematado.

MULTICAR, MULTIFUNCIONAL

La idea es de Ben Heiderich y la realización de Kamei, el especialista alemán de las conversiones y de los kits. Se ha realizado sobre un Opel Kadett Caravan y ofrece cuatro posibilidades de uso, llevándose a cabo su conversión con gran facilidad. En la foto superior se presenta como Hard-top, es decir, con las cuatro plazas cubiertas. De Hard-top puede pasarse a Cabrio, simplemente con hacer bascular el techo de las plazas traseras, que de esa manera se esconde en el maletero. Así, los pasajeros del asiento de atrás tienen todo el sol para ellos. Otra forma de usar el Multicar es como Kombi (foto inferior), a modo de luminosa y amplia ranchera. La última posibilidad es quitar este último módulo y poner en su lugar una *bañera* capaz de llevar los más voluminosos objetos, como la más genuina de las Pick-ups. Kamei no ha tocado para nada la mecánica y ofrece su Multicar con motores de 1.300 ó 1.600 centímetros cúbicos, respectivamente, con 75 ó 90 caballos.



MOBILVETTA CONQUISTA NUOVI SPAZI



VISITEMOS EN EXPO-OCIO
DEL 15 AL 23 DE MARZO

Importador exclusivo

S.A. IGNACIO IGLESIAS, 8 - TEL. (93) 890 15 97 - VILAFRANCA DEL PENEDES (BARCELONA)

VOLVO 480 ES EL COUPE DE LOS AÑOS 90

El nuevo coupé de Volvo ya está más cerca. La última creación de la marca sueca, fabricada en las instalaciones de Holanda, se puso de largo en el Salón de Ginebra y se perfilaron algunos de los datos que no se habían desvelado en su presentación inicial a la prensa (véase MOTOR16 núm. 106).

El 480 ES se anuncia para una velocidad máxima de 190 kilómetros por hora, gracias a los 109 caballos de potencia que desarrolla su motor a un régimen máximo de 5.800 revoluciones por minuto y que se transmiten a las ruedas delanteras a través de una caja de cambios manual de cinco velocidades. Las aceleraciones son buenas, en la línea general de este tipo de coches: 9,5 segundos para pasar de 0 a 100 y 17 y 31 segundos para cubrir, respectivamente, los 400 y los 1.000 metros con salida parada. A estos datos hay que añadir unos consumos discretos de 5,9 / 7,3 / 7,9 litros a 90 / 120 / ciclo urbano. No es ajeno a ello el sistema de gestión electrónica del motor, que coordina la inyección y el encendido.

La planta motriz es el cuatro cilindros de 1.721 centímetros cúbicos que monta el Renault 9, pero alimentado por un sistema de inyección multipuntos. Cada gota de carburante es inyectada con extrema precisión y consumida con el fin de proporcionar su potencia en el momento deseado, con el objetivo de proporcionar el mejor equilibrio entre prestaciones y consumo. En caso de utilizar una gasolina de bajo índice de octano, un compensador evita que aparezca la detonación. El sistema

El mismo motor del R-9 TXE, pero alimentado por un sistema de inyección, da al Volvo 480 ES una excelente relación consumo/prestaciones.



determina el volumen aire/gasolina necesario para el llenado de los cilindros, así como el reglaje del punto de encendido, en base a los siguientes parámetros: régimen del motor, presión en los conductos de admisión y posición de los pistones.

La futura versión turboalimentada llevará también un sistema de refrigeración del aire de la admisión e irá específicamente preparada con un catalizador para cumplir las normas anticontaminación norteamericanas, que algunos países adoptarán próximamente.



El resultado estético es de lo más conseguido. La línea bicuerpo del Volvo caracterizará a los deportivos del futuro.



CADILLAC '86



En la fotografía de la izquierda, el lujoso Seville, y junto a estas líneas, el deportivo Eldorado. Los dos llevan un motor de ocho cilindros en V, dispuesto en posición transversal

ELECTRONICAMENTE PERFECTOS

CADILLAC, el especialista por excelencia de los coches americanos de lujo, ha dado un paso más en su progresivo acercamiento a los cánones automovilísticos europeos. Ya están muy lejos aquellos mastodontes de los años sesenta, que impresionaban por su longitud y su cantidad de cromados. Los Cadillac del 86 impresionan por sus decididas solucio-

nes, como instalar el motor de ocho cilindros en V y 4.100 centímetros cúbicos en posición transversal o la masiva utilización de la electrónica, con refinamientos tales como el cambio automático de las luces de carretera a cruce cuando viene un automóvil en sentido contrario.

El motor V-8 dispone de un módulo electrónico de control, que regula 12 funciones primarias, entre las cuales está un dispositivo de compensación, que regula automáticamente el motor en función de la altitud. El convertidor hidráulico, de viscosidad variable, también está regulado electrónicamente. Otro tanto pasa con los frenos, cuyo cerebro detecta los bloqueos intempestivos, neutralizándolos.

En el interior, el asiento del conductor tiene memoria y se sitúa en la posición deseada con sólo apretar un botón. En el Fleetwood el refinamiento es todavía mayor. Si se aprieta un botón que pone «Exit», el asiento gira para facilitar la entrada o la salida del conductor. Los más gordos no tienen problemas. Asimismo, el Fleetwood tiene un teléfono celular, que va conectado eléctricamente al sistema de sonido del coche. Cuando el teléfono se utiliza, un dispositivo baja el volumen de los altavoces posteriores (los pasajeros pueden seguir oyendo música) y transmite la voz del interlocutor por los altavoces delanteros. el conductor ni siquiera tiene que soltar las manos del volante mientras habla, pues su voz la capta un micrófono situado en el techo. Y cuando finaliza la conversación, el receptor que aloja el teléfono entre los asientos delanteros se cierra automáticamente.

Pero lo más original de estos Cadillac es su sistema de control de luces. Una cé-



lula fotoeléctrica, montada en la base del retrovisor interior, hace que los faros pasen de carretera a cruce en cuanto viene un coche de frente. Otra célula fotoeléctrica, situada en el salpicadero, enciende las luces cuando empieza a oscurecer y los retrovisores pasan automáticamente de la posición día a la posición noche. Ante todos estos gadgets, las prestaciones de los coches (en torno a los 180 kilómetros por hora de velocidad máxima en los Eldorado, Seville y Fleetwood, que llevan el motor V-8, de 4,1 litros) parecen bastante tímidas.

PORSCHE ESPAÑA INFORMA

EN MARZO, PRIMERAS UNIDADES PORSCHE BENEFICIADAS DE LA REDUCCION ARANCELARIA

La incorporación de España a la C. E. E., a partir del 1 de Enero de 1986, supone un importante cambio en toda la actividad económica del país.

Han sido muchos y diversos los sectores comerciales que se han visto obligados a modificar sensiblemente sus planteamientos estratégicos.

PORSCHE ESPAÑA, S. A. no es ajena a la evolución de estos hechos que también han alcanzado al sector de la automoción.

La entrada en vigor, a partir del pasado 1 de Marzo, del período transitorio de desarme arancelario, así como el reciente reparto de unidades correspondientes al contingente para 1986 de vehículos importados procedentes de la C. E. E., con reducción arancelaria del 50%, supone una sensible disminución de los precios de estos vehículos, como resultado del proceso de asimilación de España a las condiciones prevalentes en el mercado europeo.

Consecuentemente, PORSCHE ESPAÑA, S. A. ha repercutido las exenciones arancelarias obtenidas en la reducción de los precios de todos los modelos de la marca Porsche, lo que en suma incide favorablemente en beneficio de sus clientes.

La red de Concesionarios Oficiales de PORSCHE ESPAÑA, S. A. facilitará a sus clientes cuantos detalles requieran sobre el alcance de estas reducciones.

Con este vale Motor 16 te invita a una hamburguesa en McDonald's ¿Vale?

Recorta este vale y canjéalo en cualquiera de los restaurantes McDonald's™ por una hamburguesa. Estás invitado.

¡Ah!, y atento a los siguientes números de Motor 16, porque hay más invitaciones ¿VALE?

MADRID
Gran Vía, 52 - Alcalá, 396
Fuencarral, 125 - Montera, 47
Mayor, esq. Puerta del Sol
Orense, 15 - La Vaguada, Madrid 2
Pryca, Majadahonda - Jumbo, Pío XII, 2

BARCELONA
Creu Coberta, 90-92 - Pelai, 62
Ramblas/Ferrán
ANDORRA LA VELLA
Avda. Meritxell, 85-89

ALICANTE
Explanada de España, 8
PALMA DE MALLORCA
Paseo del Mar, s/n.
(Palma Nova)



Los Porsche preparados por Gemballa son, al decir de muchos, los más lujosos que pueden comprarse en el mundo. A la izquierda, el Avalanche, que en vez de retrovisores lleva dos cámaras de video.



GEMBALLA LOS SUPERPORSCHE

UWE Gemballa, artesano alemán apasionado por el automóvil, ha ganado todo su prestigio dando a los Porsche por él preparados un aire de exclusividad que pocos pueden pagar, pero que han hecho del suyo un floreciente negocio. Sin embargo, hoy día no se para en los coches de esta marca y acepta encargos sobre Mercedes y BMW. En todos ellos hace gala de una auténtica obsesión, que él llama superanchura. Esta se manifiesta a tope en el nuevo Gemballa Veintiocho, un Porsche 928 cuyas aletas traseras han

engordado seis centímetros de cada lado para alojar unos neumáticos de sección 245. En el Mercedes SEC todavía ha ido a más: diez centímetros, adornados por unas generosas tomas de aire para la refrigeración de los frenos y unos neumáticos que son auténticos rodillos (345 de sección).

En cuanto a los Porsche 911, el impresionante modelo Avalanche ofrece en lugar de los retrovisores exteriores dos cámaras de video, que transmiten sus imágenes a una pantalla situada en el salpicadero. El conductor del Ava-

lanche puede ver en detalle o panorámicamente lo que sucede detrás de su Porsche, dado que las cámaras tienen zoom.

Dos botones integrados en el volante permiten dirigir el enfoque y, si se quiere, ver en primer plano la expresión del conductor al que se acaba de adelantar. Un juego que puede llegar a ser peligroso y que resulta bastante caro, pues vale casi dos millones de pesetas.



Gemballa también personaliza los Mercedes. El coupé SEC lleva neumáticos de 345 de sección.

El interior de un BMW serie 6, transformado. Los diseñadores de la marca bávara no se lo creen.



SI LE IMPORTA EL PRESTIGIO, NO LO IMPORTE.

Cuando elige un coche, ¿le importa que sea de una marca tan prestigiosa que inspire admiración y confianza? 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.

decisivo en ello.

También, la dirección asistida, elevadas lunas eléctricas, 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

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 al prestigio de una gran marca, el más alto nivel de confort, tecnología de élite y brillantes prestaciones, no lo importe.

Ahórrase la molestia. Y los millones.



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

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



PEUGEOT 505
¿Qué más puede importar?

PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

PORSCHE 928 S MAS CORAZON

PORSCHE está dando ya los últimos toques a su nuevo 928 S, el modelo que ofrece todos los refinamientos de la marca dentro de un estilo de máximo lujo en la misma línea abierta por el actual 928 desde su lanzamiento, en marzo de 1977. El próximo 928 S verá la luz a primeros del próximo otoño, y su lanzamiento pondrá sobre el tapete la eficacia de las medidas contaminantes diseñadas por los técnicos de la casa germana, una eficacia que se está poniendo de relieve día a día como demuestran los estudios proporcionados a marcas tan dispares como Opel o Volkswagen.

El próximo 928 S será, ante todo, un modelo ecológico que no perderá nada de su carácter deportivo. El futuro Porsche hará realidad la idea que los ingenieros de la marca tienen sobre el Gran Turismo del año 2000: un coche que podrá transportar a cuatro adultos a velocidades medias superiores a los doscientos kilómetros

por hora, siempre en medio del máximo confort. El próximo 928 S serán más rápidos que el modelo actual, gastará menos gasolina, al tiempo que sus índices de contaminación serán muy inferiores a los actuales.

El nuevo 928 S se distinguirá del modelo actual por dos capítulos clave: la carrocería y la mecánica. La carrocería conservará su línea general, pero aparecerán varios retoques encaminados a rebajar el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx. Estos retoques son conocidos, pues salieron a la luz en el prototipo de Porsche 928, que los diseñadores de la casa germana regalaron al doctor Ferry Porsche con motivo de su setenta y cinco aniversario.

El nuevo 928 S tendrá un frontal más redondeado y agresivo. El faldón delantero, que hasta ahora se distinguía por su tono negro, diferente al color del resto de las carrocerías, irá integrado en la pieza plástica y todo el conjunto será del

mismo tono. El alerón posterior, que hasta ahora iba situado al pie de la luneta, pasará a ser de tipo independiente, bastante separado de la carrocería.

La mecánica del futuro 928 S será, también, uno de los elementos distintivos del próximo coche; el motor de ocho cilindros en V, que en los modelos actuales tiene 4,7 litros de cubaje, llegará hasta los cinco litros; las culatas, que en los 928 comercializados ahora mismo tienen dos válvulas por cilindro, tendrán cuatro válvulas por cilindro, pero la potencia de esta joya mecánica bajará de trescientos diez caballos a poco más de doscientos noventa. Este recorte de fuerza no afectará para nada a las prestaciones, la velocidad máxima será más alta, las aceleraciones serán igual de excitantes, con posibilidad de pasar de cero a cien en seis segundos y medio, mientras que las recuperaciones serán mucho más rápidas, ya que se aumentará la potencia del motor a bajo régimen.



MOSKVICH 2126 VIENE DEL FRIO

LOS automóviles soviéticos están cambiando de cara. La mejor demostración es el Moskvich de la fotografía, un coche que en su país de origen se conoce con el nombre de IZH 2126; el Moskvich ha sido el primer modelo construido en aquel país con formas exteriores aerodinámicas y el pionero que ha abierto el camino a las carrocerías de cinco puertas, a las carrocerías con portón posterior, un estilo que acaba de aplicarse en el último de los Lada, en

el modelo Samara, un coche que tiene bastantes rasgos comunes con el Seat Ibiza.

El Moskvich 2126 salió a la luz a principios del año pasado, pero la atmósfera de secreto que rodea a todas las producciones del otro lado del telón de acero ha impedido conocer sus formas hasta el momento actual. El último modelo de Moskvich, nacido a orillas del río Moscova, es una berlina familiar muy clásica en el capítulo mecánico, aunque sus formas exteriores permitan pensar, a primera vista, en

un modelo revolucionario, un coche en el que han tenido muy en cuenta las exigencias aerodinámicas.

El Moskvich más reciente es un familiar de cinco plazas, con un tamaño exterior similar al de un Citroën BX, un coche en la línea del polaco Polski FSO Polonez. El IZH 2126 tiene una estructura mecánica clásica, con motor delantero longitudinal y tracción trasera, ya que este sistema permite conseguir unas cotas de fiabilidad y dureza verdaderamente destacables, sin en-

trar por ello en complicaciones técnicas que no están al alcance de una industria aún poco desarrollada.

El Moskvich 2126 utiliza un motor de cuatro cilindros y casi 1,5 litros de cubaje que da 72 caballos de potencia; gracias a este empuje se pueden rozar los 150 kilómetros por hora; el capítulo consumos no sale muy favorecido en el modelo soviético que, a pesar de sus formas redondeadas, no baja nunca de los siete litros y medio ni en las condiciones más favorables.

SEAT IBIZA PODADERA UN COUPE DE SUEÑO

FRANCISCO Podadera ya tiene acabado su nuevo proyecto, un coche con carrocería de estilo coupé y precio muy recortado. Después de dar vida a un revolucionario scooter Lambretta, el diseñador español más imaginativo se ha lanzado en el camino de los coupés y ya tiene a punto un Seat Ibiza Cabriolet. El próximo modelo de Podadera saldrá a la calle por un millón trescientas mil pesetas en su versión más básica y dará guerra a coches tan llamativos como los Fiat X 1/9, los Pontiac Fiero o los Toyota MR 2.

El Ibiza Cabriolet que Podadera está construyendo ya en una empresa carrocería de Teruel utiliza la base mecánica del modelo de Seat, pero tiene muchos cambios sobre su piel; el más importante está, sin duda alguna, en el techo, pero también hay modificaciones en las aletas delanteras y en los bajos, detalles que aumentarán la funcionalidad del coche al tiempo que permitirán incluir el equipo de aire acondicionado, algo que hasta ahora era imposible en los modelos que se ven por nuestras calles.

El futuro Ibiza coupé mostrará un trabajo de gran calidad en todos sus detalles, el primer aspecto estético que llamará la atención será el corte de la carrocería, detrás de las plazas anteriores, que convertirá al coche en biplaza. Para compensar esta pérdida de volúmenes, Podadera ha retocado la forma de las aletas delanteras y la forma del frontal.

Las aletas de la próxima versión del Ibiza serán unos quince centímetros más largas, estarán hechas en material plástico, más resistente tanto a los golpes como a la corrosión, y se situarán en lugar de las actuales, lo que permitirá el montaje del equipo de aire acondicionado; esa mayor longitud del frontal también tendrá aspectos beneficiosos de cara a la climatización interior, ya que se van a mejorar las conducciones de aire desde el exterior al interior; el capó delantero será nuevo y llevará una toma dinámica de aire que reforzará esa circulación de aire que tanta falta le hace al Ibiza.

Francisco Podadera ya tiene en estudio nuevas versiones de este modelo coupé:

una serie tipo Cabriolet, con techo desmontable y para fechas posteriores está previsto un descapotable con capacidad para cuatro personas.

El éxito del nuevo coche se basará, sobre todo, en el aprovechamiento de piezas de serie: el nuevo coupé tendrá más de un 90 por 100 de elementos comunes con el Ibiza actual, pero podrá disfrutar de detalles tan interesantes como una barra antivuelco integrada en la carrocería, justo detrás de las cabezas de conductor y acompañante, o una nueva calandra, mucho más personalizada.

El mercado para un modelo de estas características habrá que buscarlo entre los usuarios más caprichosos y entre las casas de alquiler situadas en las zonas costeras, todos ellos posibles compradores que renunciarán a las dos plazas posteriores sin ningún problema con tal de tener un modelo de líneas más espectaculares.

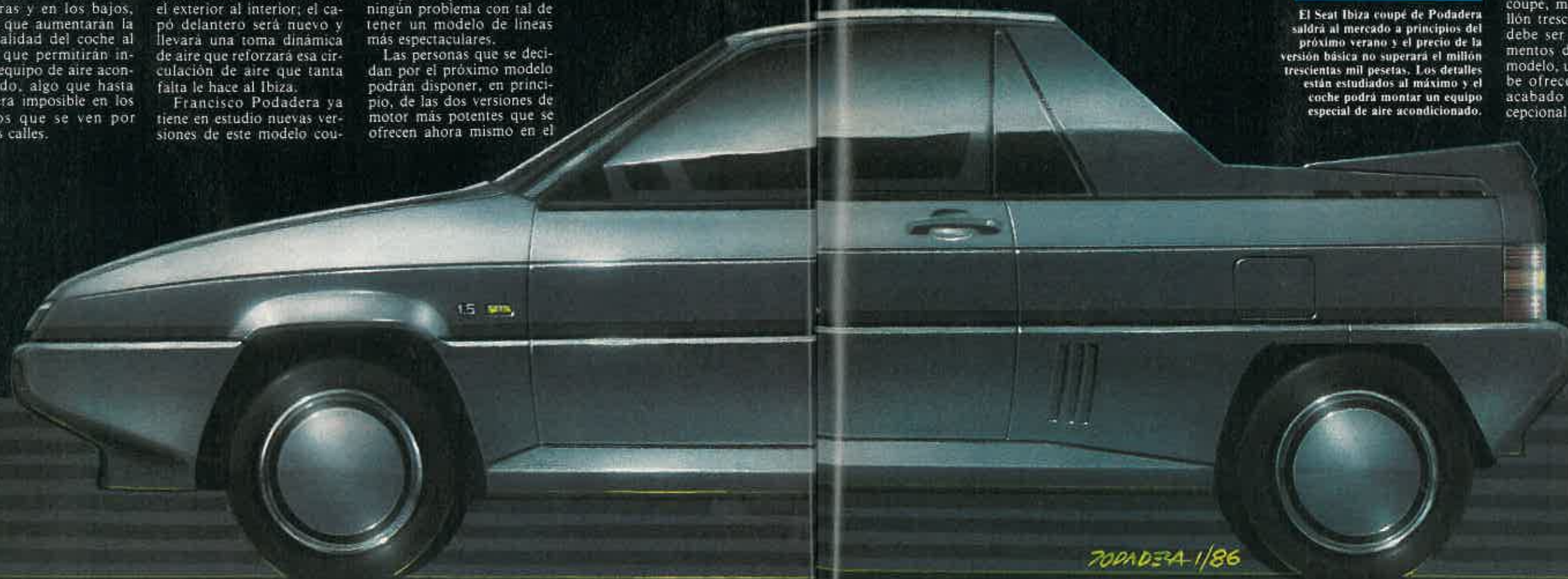
Las personas que se decidan por el próximo modelo podrán disponer, en principio, de las dos versiones de motor más potentes que se ofrecen ahora mismo en el



El Seat Ibiza coupé de Podadera saldrá al mercado a principios del próximo verano y el precio de la versión básica no superará el millón trescientas mil pesetas. Los detalles están estudiados al máximo y el coche podrá montar un equipo especial de aire acondicionado.

Ibiza, el 1,2 litros con sesenta y cinco caballos de potencia y el 1,5 litros, con ochenta y cinco caballos; para más adelante se podrá disponer del 1,5 litros con inyección capaz de llegar a los ciento cinco caballos.

El precio final del Ibiza coupé, muy próximo al millón trescientas mil pesetas, debe ser uno de los argumentos de choque de este modelo, un vehículo que debe ofrecer una calidad de acabado sencillamente excepcional.



SUBARU LEONE COUPE PARA SUBIRSE POR LAS PAREDES

SUBARU es una firma japonesa que siempre ha creído en los coches con tracción total, en los coches con tracción a las cuatro ruedas y carrocería de tipo clásico. Esta marca nipona, bastante desconocida en Europa, utilizó ya este tipo de transmisión mucho antes de la aparición del Audi Quattro, el modelo que ha desencadenado una nueva tendencia de la técnica.

La última generación de Subaru Leone se va a completar dentro de pocos meses con una versión coupé derivada de la berlina familiar, una nueva versión que se caracterizará por su línea

de tipo clásico que, sin embargo, tendrá un detalle muy curioso en el centro de su parte posterior: una luz de frenos dispuesta bajo el alerón.

El nuevo coupé Leone dispondrá de dos motores de gasolina y siempre de cuatro cilindros, uno con 72 caballos de potencia y otro, turbocomprimido, que llegará hasta los 136 caballos.

El Subaru Leone utiliza una técnica muy similar a la empleada en los Audi Quattro, es decir, motor anterior longitudinal y tracción permanente a las cuatro ruedas, suficiente para andar por cualquier terreno.

El nuevo coupé de la familia Subaru Leone tiene unos rasgos exteriores muy clásicos que no permiten adivinar la clase de mecánica escondida en el interior: un motor turbo y tracción a las cuatro ruedas.

La parte posterior del futuro Subaru Leone Coupé se caracterizará por un detalle muy curioso: la luz de frenado situada en la parte central.

Paracircular a 190 Km/h. hay que tener nervios de acero.



VOLVO

Seguro a todo riesgo.

En un coche, tan importantes son los segundos que tarda en ponerse de 0 a 100 Km/h., como los que tarda en bajar de más de 100 a 0. Y es aquí cuando no se puede hacer ninguna concesión a los nervios. A no ser que éstos sean los nervios de acero del Volvo 360 GLT.

Nervios que dan tranquilidad y seguridad. No como otros.



Modelos de la nueva serie Volvo 300 compacto:
En Diesel: 340 Diesel, 5 puertas, 1.596 c.c. y 56 HP.
En Gasolina: 340 DL o GL, 5 puertas, 1.397 c.c., carburación y 72 HP.
360 GLT, 3 ó 5 puertas, 1.986 c.c., inyección LE-JETRONIC y 118 HP.

MAZDA 626 COUPE

PEQUEÑO SEDUCTOR

El Mazda 626 Coupé saldrá al mercado a primeros de 1987, pero los espías de la máquina fotográfica ya han «cazado» su imagen en tierras americanas. El nuevo modelo luchará dentro de la categoría de los coupés de tipo medio.

El Mazda 626 Coupé se deriva del modelo familiar, una berlina de poco menos de cuatro metros y medio de longitud que está teniendo una buena marcha comercial.

El modelo 626 Coupé, que saldrá al mercado a primeros del próximo año, se caracterizará por tener una distancia entre ejes algo más corta que la mostrada por los modelos familiares, con lo que la longitud total del conjunto rondará los 4,30 metros. En la foto del futuro modelo se aprecia el buen estudio aerodinámico con detalles tan característicos como los pasos de rueda abombados.

Los modelos Coupé se ofrecerán siempre con motores de gasolina: con el de 1,6 litros de cubaje y se-

tenta y dos caballos de potencia, con el de dos litros de cubaje y ciento dos caballos, así como con el dos

litros de cilindrada y turbo-compresor que que desarrolla ciento cuarenta y cinco caballos.



El futuro Mazda 626 Coupé saldrá al mercado a primeros de 1987.

La versión más potente podrá superar con cierta facilidad los doscientos kilómetros hora



NUEVOS CAMIONES LIGEROS

EL EBRO PASA POR TOKIO

La mayoría de los lectores conocen que los vehículos Ebro, fabricados por Motor Ibérica, están sufriendo en estos últimos años importantes modificaciones obligadas por la adquisición de esta empresa barcelonesa por parte de la japonesa Nissan. Pues bien, acaba de ser presentada a los medios informativos la gama 86 de los vehículos ligeros y medios de la marca Ebro, que constituyen la transición entre los vehículos tradicionales españoles y los futuros japoneses de Nissan Motor y Nissan Diesel.

La gama presentada corresponde a vehículos entre 3.500 y 12.500 kilos de carga útil y la componen nada menos que 33 modelos base.

Sus motores, lógicamente todos diesel, van desde el conocido 76 caballos (el mismo que equipa a los Patrol de cuatro cilindros) al

seis cilindros y 120 caballos.

Estos motores han recibido una importante cura de rejuvenecimiento en las instalaciones madrileñas de la firma, con la cual se han incrementado sus prestaciones (sobre todo en elasticidad y par máximo), se reduce el nivel de contaminación y vibraciones y se mantienen en los mismos valores de consumos específicos. Nuevos sistemas de inyección, bombas CAV de la última generación y chorros de aceite en pistones son algunas de las mejoras introducidas, que se plasman en la ganancia de potencias del orden de un 10 por 100.

No sólo los motores, sino los diversos elementos que lo configuran, han recibido importantes modificaciones: frenos de disco de mayores dimensiones y más ventilación; embragues de diafragma; diseños de suspensiones mejorados para aumentar el agarre y estabi-

lidad a alta velocidad; depósitos de combustible de chapa emplomada, deformable y de alta seguridad, con aforadores de mejor funcionamiento; depósito auxiliar de líquido de refrigeración; pintura de mejor calidad, con sistema de cataforesis.

Las cabinas son más ergonómicas y, sobre todo, más silenciosas, con importantes reducciones en los niveles de vibraciones. Es mejor el acceso, con portones de mejor apertura, cerraduras más a mano y escaló más bajo. También el plano de carga de las plataformas se ha reducido de un modo importante.

En definitiva, la nueva gama constituye un ejemplo más de lo que Motor Ibérica se ha marcado como objetivo a medio plazo: la búsqueda de calidad y funcionalidad a toda costa. En una breve toma de contacto con estos vehículos se aprecia ya algo de lo que ha caracteri-

zado a los vehículos de la marca de la última generación: una muy buena calidad de terminación y una ausencia de elementos superfluos en búsqueda de una buena claridad de diseño.

Las cabinas tienen un mejor diseño ergonómico.



Los hombres de Nissan Motor Ibérica han impuesto importantes modificaciones. El objetivo es actualizar la gama a las exigencias de hoy





**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**

**"Venta de coches
revisados"**

GARANTIA 12 MESES

EXPOSICION Y VENTA
MADRID
Edificio España
(abierto los domingos)
Tels. 248 58 03/04/05

VIGO
El Arenal (antiguo)
Felipe Sánchez, 110
Tel. 22 43 73/74
GARANTIZADOS
CONTRA ROBO
Garantía ESABE-CAR

MÁLAGA
Avda. García Morato, 12
(aeropuerto)
Tel. 31 85 50

Todos los modelos 1985



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 48-84
431 29 24-83
28001 MADRID

SERVICIO OFICIAL

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

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



**Venga
a descubrir
el nuevo Opel
Kadett.**

La línea a seguir.

Tenemos para Vd. la última novedad de la ingeniería alemana.
El nuevo Opel Kadett. Un automóvil que va a marcar la línea a seguir.
Puede elegirlo entre 3 motores: 1.3, 1.6 y 1.6 diesel y
2 equipamientos: GL y GLS.

Su consumo siempre será excepcional: desde
4,4 litros a 90 kms/h. en la versión diesel.
Nuevo Opel Kadett. La línea a seguir.
No lo deje escapar.

CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.

**SEA EL PRIMERO
EN PROBARLO**

motor gas

Víctor de la Serna, 12 - Tel. 458 65 00
Concha Espina, 20 - Tel. 250 15 18



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

Exposición y Venta, Antonio López, 117 - Madrid-28026. Teléfono: 475 47 93

UN PLACER EN VERANO E INVIERNO

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



TECHOS SOLARES

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

ROVER 2400 TD. Tel.
255 91 57. Madrid.

MERCEDES 300 D a elegir. Tel.
255 91 57. Madrid.

OPEL Monza 3.0. Tel.
255 91 57. Madrid.

PORSCHE 911 varios. Tel.
255 91 57. Madrid.

PORSCHE 924. Varios. Tel.
255 91 57. Madrid.

MERCEDES 450 SLC. Todos los
extras. Tel. 255 91 57.

RANGER Rover a elegir. Tel.
(91) 246 27 23.

FORD Capri II Federal. Tel.
(91) 246 27 23.

OPEL Rekord E. Tel.
(91) 246 27 23.

MINI Cooper 1300. Tel.
(91) 246 27 23.

CX Palas 5 velocidades. Tel.
(91) 246 27 23.

AUTOMOTORES

COMPRAMOS Y VENDEMOS

AUTOMOVILES Y

MOTORES DE OCASION

REPUESTOS Y NEUMATICOS

VENTA Y MONTAJE

RAPIDO Y CON GARANTIA

Pilarica, 20 Tels. 476 83 41
MADRID 792 34 89

VENDO

ALFA ROMEO

GTV 2.5 V-6

de 1985

Techo solar y aire
acondicionado

Tel. (958)

26 39 95



EN ARGÜELLES

CONCESIONARIO OFICIAL

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

Baje
hasta el **6%** de tasa de financiación sólo
hasta el 31 marzo 1986

**VEA nuestra amplia
oferta en coches usados**



MERCEDES BENZ

**AUTOMOVILES NUEVOS
Y SEMINUEVOS
DE OCASION**

MAES
VALENCIA, S. A.
J. COSTA, 34
Tel. 374 61 11
46005 VALENCIA

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.º de La Habana, 74. Tel. 259 16 04



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 0,75 x 3 m. PVP: 7.500 ptas. IVA incluido.
- Láminas en rollos 0,75 x 4 m. PVP: 10.000 ptas. IVA incluido.

Venta por correspondencia, más gastos de envío.

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.

Comprar y vender

MERCADO NACIONAL DE OCASION RENAULT



VALLADOLID AUTOMOVIL, S. A.
García Morato, 31. Tel. 23 24 04
VALLADOLID 47007

PEUGEOT 505 SRI, aire y llantas. Ptas., 900.000. Tel. (983) 33 82 02.

5 Seat 131 Sofim, a elegir. Tel. (983) 33 82 02.

PEUGEOT 504 diesel. Tel. (983) 33 82 02.

AUDI 100 diesel. Aire acondicionado. Todos los extras. Tel. (983) 33 82 02.

BMW 2500. Tel. (983) 33 82 02.

ALFA GTV 2.5 inyección. Aire acondicionado. Tel. (983) 33 82 02.

AUTOJUGAR

SERVICIO OFICIAL

FIAT

EXPOSICION Y VENTA
Pza. Poniente, 6 - S. Lorenzo, 22
Teléf. 33 82 02

LANCIA

TALLERES
Ctra. de León, km. 196
Teléf. 35 24 61

VALLADOLID

Sintonice

"Radio Corsa"

y seguro de robo, si compra y matricula su Opel Corsa entre el 1 y 31 de Marzo. Y se lo instalamos gratis.

Le regalamos un radio-cassette **PHILIPS** con seguro de robo. Del 1 al 31 de Marzo.

Le ofrecemos la más completa gama de coches del mercado. Le ofrecemos, además, la posibilidad de conseguir un radio-cassette PHILIPS con antena, altavoces

CONCESIONARIOS OFICIALES **OPEL** MEJORES POR EXPERIENCIA.

DE LA RIVA, S.A.
Italia, 10 - Teléf. 47 15 00
San Ildefonso, 3 - Teléf. 33 72 83

ESPECIAL VALLADOLID

Comprar y vender



DASAUTO,
Concesionario Oficial

Su OPEL



en DASAUTO

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

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.

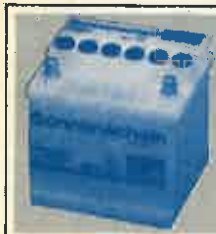
7.000 m.² de exposición permanente. Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio de asistencia técnica, diagnóstico, puesta a punto y túnel de lavado.

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. Conózanlos 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



OFERTA LANZAMIENTO

Julio

C/ Galileo, 89
Tel. 233 68 30
MADRID-28003

DISTRIBUIDOR-INSTALADOR OFICIAL BATERIAS SONNENSCHNEIN

- Incorporado en origen por los principales fabricantes alemanes de automóviles.
- Descuentos especiales a profesionales.

Cuéntenos su caso

SINIESTRO TOTAL

QUISIERA hacerles una aclaración en la respuesta que dan ustedes a don José Miguel González Benito, de Madrid, en su habitual sección de «Cuéntenos su caso», del número 121, de fecha 15-2-86, de la revista MOTOR16, en relación con la indemnización

J. C. P.
Madrid

QUE LINDO, ¿NO?

INTERESANDOME en la industria automotriz europea, y por tal razón siendo coleccionista de literatura referida a la temática automotriz (folletos, catálogos, etcétera), me interesaría por vuestro intermedio mantener contacto con sus lectores, a los efectos de poder intercambiar material anteriormente citado.

Además, me agradaría recibir literatura automotriz de vuestro país, España, como así también de otros países europeos; por supuesto, yo enviaría en respuesta material relacionado a la industria de Sudamérica y USA.

Hago propicia la oportunidad a los efectos de hacerles llegar mis felicitaciones por la excelente publicación que ustedes editan y que nos mantiene, a nosotros los sudamericanos, informados con todas las últimas novedades automovilísticas que se suceden en vuestro continente.

Al aguardo de ser atendido y respondido por sus lectores, les saluda muy atentamente.

Carlos J. Kassardjian
Casilla de Correo, n.º 5
1603/ Villa Martelli
B. Aires/Argentina

HOBBY COMPARTIDO

UNA pregunta de lector a los lectores: ¿Quién guarda folletos y catálogos de automóviles de fecha antes de 1980 para intercambiar, regalar o vender?

Soy coleccionista de este tipo de material automovilístico desde hace unos quince años.

V. Christian Manz
Apartado 1.450
La Laguna/Tenerife

Motor 16/65



CAMPESA MANCHA

El día 11 del actual se encontraba mi vehículo aparcado en la calle Pizarro y cuál sería mi sorpresa cuando llegué de trabajar a las 14,30 horas, me encontré mi coche con un olor a gasóleo que tira de espaldas y lleno de serrín (mi coche es de gasolina). Me acerqué a contemplar esta maravilla y observé que mi capó estaba lle-

no de huellas de manos impregnadas de gasóleo, la puerta delantera derecha y la aleta delantera convertidas en un mapa de manchas. La rueda del mismo lado, llena de serrín y gasóleo.

Después de gozar de este funesto espectáculo y de comentarlo con los vecinos, que lo habían visto, llegamos a la conclusión de que el con-

Agenda

Del 11 al 17 de marzo

Televisión
El programa «Más vale prevenir» que se emitirá el viernes 14 a partir de las 20 horas por la Primera Cadena de televisión estará dedicado a la **psicología del conductor** y analizará los distintos tipos de conductores y comportamientos al volante.
● El lunes día 17, por la Primera Cadena y dentro del espacio «Consumo», que comienza a las 20 horas, se analizarán los problemas y soluciones que conlleva el **transporte de niños**. Este programa se repite el martes 18 a las 11 de la mañana.

Autocross
● En la localidad catalana de **Sile** se celebrará el próximo día 16 la prueba valedera para el **Campeonato de Europa de Autocross** en la que pueden participar vehículos de las divisiones I, II y III.

Motocross
● En la localidad alicantina de **Elda** el domingo día 8 tendrá lugar la segunda prueba del **Campeonato de España de Motocross 250 c.c.**, que organiza el C. M. Eldense-Idella.

Salones
● La décima edición de **Expo-Ocio**, que, como es tradicional, se dedica a todas aquellas actividades relacionadas con el tiempo libre, se inaugura el día 15 en el recinto ferial de la Casa de Campo, donde se podrá visitar el certamen hasta el próximo día 23.

Esquí
● La segunda prueba del trofeo que organizan **Smirnoff** y la revista **Motor-Ski** para los aficionados a este deporte tendrá lugar el 15 de marzo en la estación invernal de **Candanchú**.

AUTOMOVILES TRESSERRAS C/ BALMES, 262. BARCELONA

SITA en la calle Balmes, de Barcelona, esta es una tienda que se dedica exclusivamente al coche de ocasión. Ahí no tienen viejos cacharros, ni tampoco, por el contrario, espectaculares modelos de poca venta. Su campo está en el coche seminuevo, con un máximo de tres años de vida y con un cierto énfasis en los modelos de importación. Se trata de vehículos de calidad, en excelente estado y que ofrecen toda garantía, como reza su publicidad, «con la garantía Total que ofrece Automóviles Tresserras». Paradójicamente no cuentan con talleres propios, pero

CRITICA DE TIENDAS

ello es porque las revisiones son encomendadas a los talleres oficiales de las respectivas marcas.

Esta especialización en el vehículo usado selecto hace que con suma frecuencia aparezcan en sus vitrinas algunos de los modelos más apreciados en el campo de los usados de calidad: VW Golf GTI, Opel, de los que había un GSI la semana en que los visitamos; Audi, Mercedes, Lancia, Ford Sierra, etcétera... Esta exposición tiene una extensión de 700 metros cuadrados. El público es atendido por dos secretarías, un vendedor, y

el mismo señor Tresserras, que cuida directamente de las ventas.

En cuanto a la financiación se acepta cualquiera de las ofrecidas por las empresas crediticias, bancos y Cajas de Ahorro, con lo cual el cliente no se encuentra con barreras en este apartado.

En una ciudad como Barcelona, en la que existe gran cantidad de tiendas dedicadas a la compraventa de vehículos, Automóviles Tresserras se destaca por ser de las pocas en las que su exposición se equilibra a la de una tienda de vehículos a estrenar.



Puntuaciones: Exposición, 8; vendedores, 9; financiación, 8; entregas, 8.

ductor del aljibe se cebó con mi vehículo, perfectamente aparcado en la vía pública y sin molestar a nadie, ya que antes solían dejar una placa el día anterior informando de la prohibición de aparcar por el motivo de descarga de combustible, y en este lugar no se había puesto nada con anterioridad.

¿Quién me va a lavar el vehículo? ¿Cómo quedará la pintura del vehículo después de la acción del gasóleo sobre ella?

Por favor, señores repartidores de Campsa, nadie tiene la culpa de sus problemas. Por lo que más quieran, dejen tranquilos a los vehículos perfectamente aparcados y señalicen sus descargas de combustibles con anterioridad.

Sin más por el momento, y en espera de que publiquéis mi carta, para que esto no vuelva a suceder, se despide vuestro amigo y fiel lector de vuestra revista. Recibid un incondicional saludo.

Luis Miguel Martín
Madrid

SUBA A CITROËN Y BAJE HASTA EL 6%



Ahora, Citroën baja la temperatura de su recargo anual por aplazamiento hasta congelarlo en la tasa más baja del mercado: un 6% si su compra es aplazada a un año, un 7% a dos años, un 8% a tres años y un 9% a cuatro años.

Aproveche esta oferta excepcional y venga a financiar su modelo Citroën en condiciones inmejorables.

Aprobado por D.G.T.P.F. 18/2/86

CITROËN VISA:

Precio Contado incluido Impuesto: 783.000
30% de Entrada o el equivalente a su coche usado:
6% a 12 meses 815.886
7% a 24 meses 859.734
8% a 36 meses 914.544
9% a 48 meses 980.316

CITROËN BX CARIBE:

Precio Contado incluido Impuesto: 1.230.700
30% de Entrada o el equivalente a su coche usado:
6% a 12 meses 1.282.386
7% a 24 meses 1.351.314
8% a 36 meses 1.437.474
9% a 48 meses 1.540.842

CITROËN C-15 E:

Precio Contado incluido Impuesto: 788.500
30% de Entrada o el equivalente a su coche usado:
6% a 12 meses 820.622
7% a 24 meses 865.782
8% a 36 meses 920.982
9% a 48 meses 987.222

SOLO HASTA EL 31 DE MARZO

OFERTA VALIDA PARA TURISMOS Y FURGONETAS CITROËN



FINANCIACIONES CITROËN



LA ULTIMA CREACION DE OLIVE SANS

3'5 KILOS DE FERRARI

El vuelo 901 de la TWA que con destino Nueva York salía de Barcelona llevaba un singular personaje. Un hombre de aspecto discreto, mediana edad, que portaba un maletín de mano de abultado as-

un importante naviero griego, establecido en los EE UU. Pese a lo sospechoso de las maniobras descritas en el aeropuerto, Manuel Olivé no sacó su Ferrari por la puerta falsa, sino que, al contrario, estaba cumpliendo con los

concordar con los anclajes de suspensión, con la forma de la carrocería y con el posicionamiento de ciertos accesorios...» Ante la ausencia de planos, el señor Olivé hizo centenares de fotografías del original. El resultado es una



pecto. Un observador atento se hubiese fijado en que ese maletín no había pasado por facturación de equipajes. Tampoco lo llevaba en el control de pasaportes. Hasta que se situó en la cola del embarque no apareció con su maletín en la mano. Sin embargo no hay por qué alarmarse, nadie sospechó, nadie reparó en él. Y eso que en el maletín no llevaba cualquier cosa. Era algo capaz de disparar la alarma de control de la Policía. Su valor: 10.000 dólares, es decir, millón y medio de pesetas.

El hombre del maletín es Manuel Olivé, el maquettista de automóviles más importante del mundo, y lo que lleva en ese maletín misterioso es su última creación: un Ferrari Testa Rossa del 57, realizado a escala 1/10 por encargo de

requisitos aduaneros que le obligaron a depositar el coche en la aduana unos días antes y sólo le fue entregado instantes antes del embarque.

Todos los creadores piensan que su última obra es la mejor. También nuestro hombre tiene ese parecer. «Estos coches, los de verdad —dice—, eran modelos únicos y prácticamente no existe una documentación precisa de cada uno. Para mí, esto es una gran dificultad, pues debo "deducir" qué es lo que hay oculto en algunos puntos.» Para ilustrarlo, muestra unos tubos del chasis visibles en el habitáculo y que vuelven a aparecer en el maletero, pero que no siguen una continuidad: «Esto me obliga a imaginar cómo son por ahí dentro —explica—, pues me deben

maqueta diez veces menor que el original, que mide 40,5 centímetros de largo y pesa tres kilos y medio.

La papeleta que se nos presenta para describir la precisión de las maquetas salidas de la mano de Manuel Olivé es de las de difícil solución. Por mucho que digamos, difícilmente podrán imaginar algo en que viene como anillo al dedo aquello de «si no lo veo no lo creo.» Vayan algunos ejemplos ilustrativos las correas de cuero para sujetar los capots son de ese mismo material, y las hebillas, de no más de dos milímetros de largo y realizadas con hilo de acero de 5/10 de milímetro, cierran como las reales. Eso sí, es necesario hacerlo con pinzas. El velocímetro lleva sus guarismos y anagramas reproduci-



El interior de este Ferrari es perfecto. El trabajo es minucioso hasta en los mínimos detalles. Todas las líneas de los velocímetros o el cuentarrevoluciones son idénticas a las del modelo original. Todos los materiales empleados son iguales a los del Ferrari de verdad.



dos con fidelidad fotográfica, pero la aguja no es una rayita más, sino que es una de verdad. Vayamos a las ruedas: tienen cada una 72 radios reproduciéndose el cruzado como en la realidad. Otra maravilla son los cubos de rueda: tienen 5 milímetros de diámetro y en su centro, en el interior de un círculo de 3,25 milímetros de diámetro, va grabado el emblema del constructor: una mano radiante. Entre ese círculo y otro de

Es imposible saber si se trata de una maqueta a escala o de un coche original. El trabajo es perfecto y más valioso si se tiene en cuenta que no había planos y Manuel Olivé trabajó sobre centenares de fotografías.

cuatro milímetros de diámetro figura la siguiente inscripción: Carlo Borroni, S.p.A. Milano. Y no piensen que esas letras o la mano se intuyan o sean más o menos aproximadas. No, son de una perfección total. Para ello, el señor Olivé ha sido ayudado por un grabador: Miquel Pelegrí. Por otra parte es Gonzalo Canosa quien le ha asistido para la serigrafía de los diversos escudos e inscripciones entre las que figuran, faltaría más, la placa de identificación del coche con sus respectivos números de chasis y motor.

Hablar de la perfección del motor, del depósito de combustible, o del resto de los mil y un detalles más, llevaría horas. Déjenos citarles algunos más: la tornillería y las formas de la carrocería. En lo que respecta a la primera, los tornillos que fijan, por ejemplo, el plexiglas del carenado de los faros, son de rosca de un milímetro y de 12/10 de cabeza. «El problema no es hacerlos, lo difícil es ponerlos!», comenta el maquettista.

Manuel Olivé se ve incapaz de decir las horas invertidas en la construcción del coche, pero puede hablarse de un año. En cuanto le preguntamos el número de piezas, contesta: «No las he contado, pero seguro que son más de siete mil. Déjenme citarles otro detalle: la palanca del cambio de marchas reproduce exactamente los movimientos de la real, e incluso lleva el seguro de la marcha atrás!.

Este Testa Rossa TRC-500 de 1957,



movido por un cuatro cilindros, alimentado por dos Weber doble cuerpo, tiene un palmarés singular: ha ganado todas las carreras en las que ha tomado parte: «Sólo ha corrido una vez y ganó», nos dice jocoso Manuel Olivé.

J. L. Aznar
Fotos: M. Olivé y J. L. Aznar

LA FUERZA DE LA SER.

La fuerza de la radio es la fuerza de la SER.

El mayor medio informativo después de televisión.

La primera cadena de emisoras con alcance nacional completo. Y, sobre todo, la radio de los grandes programas que a usted le gusta oír: Hora 25, Los 40 Principales, Matinal SER, Carrusel Deportivo, Onda Media. Aquí la SER, El Loco de la Colina, Pido la Palabra...

Esta es nuestra fuerza, la que usted nos da con su preferencia.

¡Que la fuerza le acompañe!



La Honda NS 125 F es una moto que seducirá a los jóvenes y a los menos jóvenes. Con su motor de dos tiempos es una verdadera máquina deportiva, capaz de alcanzar 140 kilómetros por hora y hacer los 400 metros con salida parada en menos de 16 segundos.



NUEVAS HONDA COMO TIROS

DESPUES de la presentación de la nueva VFR-750-F, que tuvo lugar hace dos semanas en el circuito de Jerez de la Frontera, Honda ha dado a conocer los nue-

vos modelos que completarán su gama en la presente temporada. El buque insignia del coloso japonés sigue siendo la sofisticada VFR-750-F, que junto a la VF-1000-R completará la parte de-

portiva. Para la 750 el precio orientativo, hasta el mes de marzo, es de 1.339.000 pesetas incluido IVA y matriculación. Está previsto comercializar en nuestro país la versión de 105 caballos de potencia.

También se ha presentado la VF-1000-F II, una versión domesticada y especialmente acondicionada para los largos recorridos donde el confort de marcha y el poder mantener medias elevadas son un requisito indispensable que este modelo cumple sin problemas.

En el campo de la media cilindrada, Honda estará presente con la CB-450-S a un precio (siempre orientativo), de 769.000 pesetas. Su motor bicilíndrico, así como la parte ciclista son de lo más tradicional. Sin embargo, el chasis, pintado en color rojo, y la arquitectura, tipo diamante, infunde a este modelo un toque de agresividad. A pesar de esto el precio es disparatado.

De estos tres modelos, fabricados en Japón, se esperan las primeras entregas a cliente a partir de este mes. A partir de junio, los más jóvenes podrán disfrutar de la nueva NS-125-F, deportiva, de dos tiempos, y fabricada en la factoría de Honda Italia. El aspecto compacto y agresivo de este modelo lo hace aparentar superior a su cilindrada, cosa que también coincide con las

La Honda VF-1000-F II es una versión domesticada de cara a los recorridos más largos. Es una moto creada para mantener medias muy elevadas capaz de alcanzar 230 kilómetros por hora.



Lo más cómodo, rápido y seguro.



Utilice la nueva Tarjeta Cajamadrid

Gane tiempo, tranquilidad y ahorre problemas; la nueva Tarjeta Cajamadrid ahora le sirve todavía para mucho más:



Para comprar cómodamente y con toda seguridad.

Porque ya hay muchos establecimientos —tiendas, supermercados, etc.— equipados con Terminales Punto de Venta de la Caja de Madrid. En ellos Usted llega, elige, compra lo que necesite y paga con su Tarjeta Cajamadrid, sin llevar dinero. Así de cómodo. Así de seguro.

Para disponer de dinero automáticamente.

A cualquier hora y en cualquier lugar, porque con esta Tarjeta Usted puede sacar o ingresar dinero, con la máxima rapidez, no sólo en nuestros 230 Cajeros Automáticos, sino también en todos los de cualquier Caja de Ahorros Confederada de España. Así de fácil.

Servicio Gratuito



CAJA DE MADRID



La Honda XL 125 PD es una moto de estilo París-Dakar. Esta máquina se fabrica en Italia y tiene arranque eléctrico.



La Honda CB 450 está orientada a una utilización casi familiar. El chasis de tipo diamante da un toque de agresividad a todo el conjunto.

elevadas prestaciones que ofrece. En este caso el precio de 419.000 pesetas es excesivamente caro.

En el campo del todo-terreno la nueva XL-125-PD, de fabricación italiana, viene a completar la gama jun-

to a las ya existentes XL-200-R y XL-200-PD. Las innovaciones más relevantes consisten en el arranque eléctrico, el encendido electrónico, y el cambio con seis velocidades. El motor sigue siendo el ya conocido de la marca. Se

pondrá a la venta en 350.000 pesetas.

Debido al éxito obtenido en años anteriores, se vuelve a fabricar en España el modelo MBX-75, en el cual se emplean el 60 por 100 de piezas nacionales. Esta nueva serie está disponible en tres versiones diferentes de color y su nuevo precio en la calle será de 259.000 pesetas.

Según manifestó el señor Kazuhiro Sakata, delegado de Honda en España, no se ha desechado la posibilidad de producir en nuestro país varios modelos de motocicletas Honda. Asimismo, clarificó la posibilidad de poner en marcha una nueva factoría al margen de la ya existente de Montesa.

De llevarse a cabo estas previsiones, los motoristas de nuestro país estarían de en hora buena; la oferta aumentaría y los precios serían más competitivos.

Gigi Corbetta

MOTOCICLISTAS EN PELIGRO

Los aficionados catalanes al motociclismo de montaña están viendo peligrar su «hobby», ya que el Departamento de Ganadería y Pesca de la Generalitat de Cataluña está a dos pasos de prohibir la circulación de motos por caminos de menos de dos metros de ancho y, naturalmente, campo a través, pues según el citado Departamento, «todos los motoristas son unos salvajes y las motos polucionan

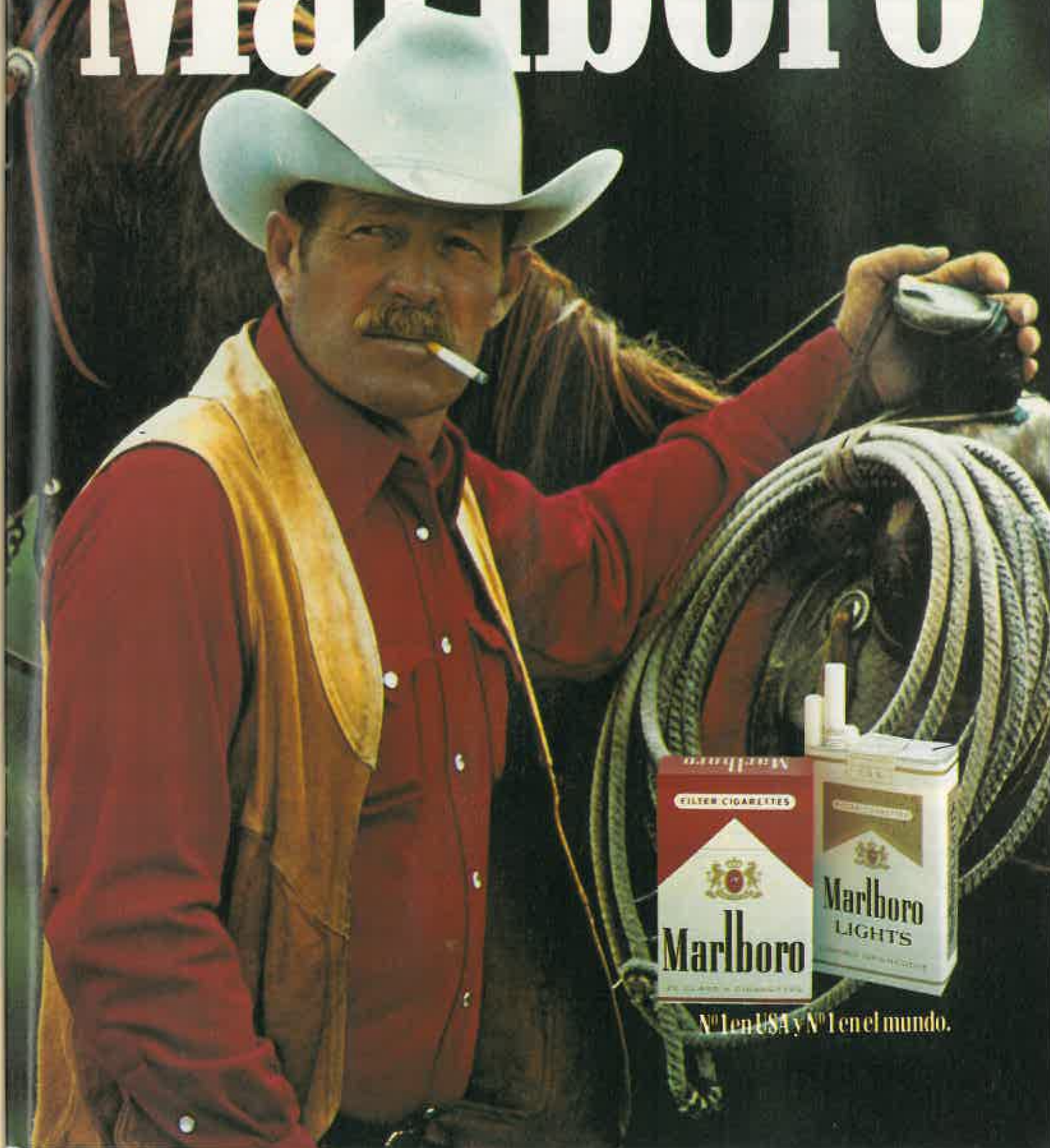
como locomotoras de carbón». Ante la posibilidad de que esta medida salga adelante, los medios motoristas catalanes se están movilizanando, ya que supondría un grave problema para el mundo de la moto y también en un futuro para el automovilismo 4x4, que se verían totalmente desahuciados, tanto en su aspecto de competición como en el de las simples excursiones o paseos.

Llegan las Kawa'86

Dentro de muy pocas semanas van a llegar las primeras Kawasaki que Derbi va a distribuir en 1986. En cuatro envíos van a venir 750 motocicletas de los modelos GPZ 600, GPZ 900, KLR 600 y GPZ 1000. Los precios aproximados serán los siguientes: Un millón la GPZ 600; un millón trescientas la 900; poco más de millón y medio la 1000 y 800.000 la 600 KLR. Los interesados pueden irse apresurando ya que en 1985 estas motos duraron menos en los escaparates que un caramelo en la puerta de un colegio y este año los cupos ya están adjudicados entre los diferentes concesionarios.



Venga al sabor de Marlboro



Nº 1 en USA y Nº 1 en el mundo.

RALLYE DE PORTUGAL

LO QUE TENIA QUE PASAR, PASO

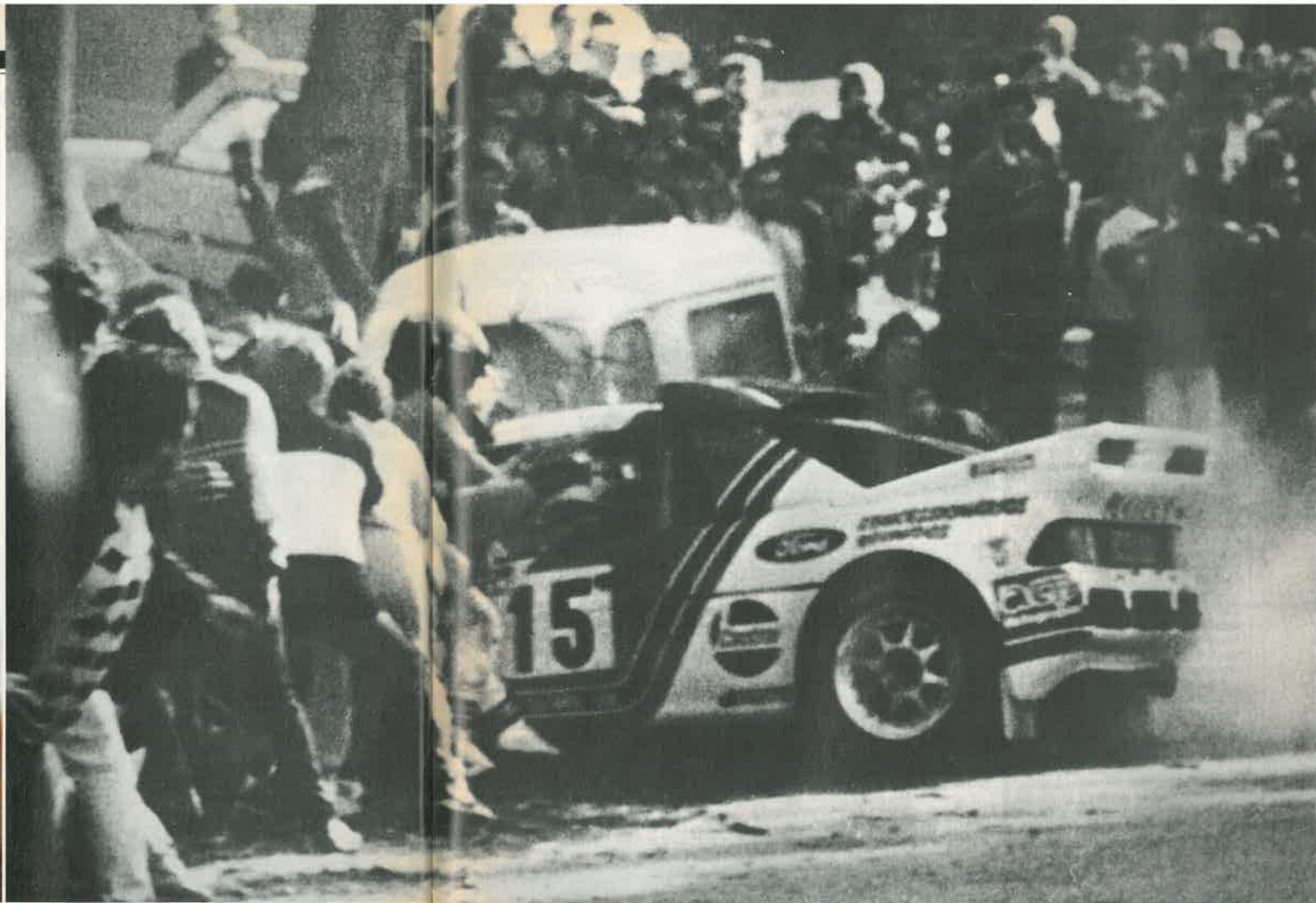
La tercera prueba del Campeonato del Mundo, el Rallye de Portugal, pasará a la historia no por el duelo entre los pilotos participantes, sino por el drama que tuvo lugar en su primer tramo cronometrado, el de Lagoa Azul, en las inmediaciones de Sintra y Estoril. Un drama anunciado desde hace años ante la cada vez mayor afluencia e indisciplina del público.

Moutinho, con el R-5 Turbo Tour de Corse de Renault Portugal, dominó de principio a fin el Rallye de Portugal una vez se retiraron los grandes.



Las cosas comenzaron mal para el que en otra hora fuera «o melhor rally do mundo». Timo Salonen, que como campeón del mundo y vencedor de esta prueba el año pasado partía con el número 1, avisó de lo que podía pasar cuando tuvo problemas para terminar el tramo, abriéndose paso a través de las 70.000 personas que según datos de la Policía se amontonaban a ambos lados de la carretera a lo largo de los cinco kilómetros de recorrido que tenía la prueba. Problemas que produjeron los primeros lesionados, aunque la existencia de éstos quedaría eclipsada totalmente por la magnitud del accidente

En el primer tramo del rallye se produjo el accidente de Joaquim Santos, que después de haber perdido el control del coche por evitar al público en el interior de la curva anterior, se salió en la siguiente. El público masivo fue una vez más indisciplinado, decidiendo a los pilotos oficiales a no seguir en carrera.



SE VEA VENIR

Lo de Portugal no me ha causado la menor extrañeza, porque estaba cantado. No se hizo esperar además, Lagoa Azul, abarrotada hasta el último centímetro de sus cinco rápidos kilómetros, iba a ser el escenario de las primeras muertes en el Rallye de Portugal.

Mi primer Portugal fue en 1980, repitiendo en 1981 con buen pie, y copilotado por el mismo amigo que hoy es uno de los protagonistas del accidente: Miguel Oliveira. Entonces participábamos con el Escort RS 1.8, y las advertencias que me hiciese Miguel antes de salir quedaron pequeñas —ya en aquella ocasión—, porque no me cabía imaginar que tendría que hacer tramos de velocidad por el pasillo que dejaban los espectadores.

Los espectadores de Portugal sufren una especie de histeria colectiva por la pasión que les inspira el deporte del automóvil, semejante a lo que sucede en España en un choque futbolístico de la máxima rivalidad.

Este año, con todas las marcas presentes, se esperaba una afluencia de público importante, por eso no era difícil prever que este año tenía que suceder lo que pudo haber sucedido si el milagro que otras veces hemos comentado de Nosa Senhora no hubiese amparado a pilotos y espectadores.

La retirada masiva de los equipos oficiales tampoco es coherente, dejando a la prueba portuguesa en cuadro. Efectivamente, los principales equipos deben presionar para acabar con ese desafuero del público, pero retirarse de un rallye que ha sido modélico en organización me parece excesivo, y producto de la gran tensión del momento.

Lo de Portugal debe servir como ejemplo para Montecarlo y San Remo, donde pueden ocurrir hechos similares. La seguridad de los rallyes no puede poner en peligro el deporte, y últimamente todo está muy desmadrado, incluidos los coches.

Rafa Cid



Gianni del Zoppo llevó al tercer puesto el Fiat Uno Turbo. A tres tramos del final era todavía segundo.

que iba a llegar. En una curva a derecha, el Peugeot de Salonen deslizó de lado, golpeando con el alerón trasero a cuatro espectadores, impacto en el que perdió todo el capot trasero.

Este primer aviso cayó en saco roto y mal que bien los siguientes coches siguieron subiendo hasta que llegó el número 15. Este era el Ford RS 200 del equipo Diabolique portugués, conducido por Joaquim Santos, que llevaba como copiloto a Miguel de Oliveira, el propietario de la escudería. Santos perdió el control en una curva a derechas, arrollando al público que se amontonaba imprudentemente en la parte exterior de la curva. El resultado fue el si-

guiente: tres muertos y treinta y cinco heridos, algunos de ellos graves. La reacción de la organización fue bastante rápida, aunque todavía salieron, además de los dos coches siguientes a Santos, otros ocho más antes de que la prueba fuera definitivamente detenida para atender y evacuar a los heridos.

Los pilotos que pasaron terminaron el bucle de los tres primeros tramos para volver al parque cerrado, pero en sus ánimos pesaba la tragedia. Sus jefes de equipo solicitaron a la organización la anulación de todo el primer sector, que contenía tres pasadas por los tramos de Lagoa, Peninha y Sintra, cosa que fue admitida por los organizadores. Pero



Carlos Bica tuvo problemas de frenos y falta de recambios. Sólo atacó al final para arrebatarse el segundo puesto a Del Zoppo.

LECCION PARA EL FUTURO

Los pilotos consideraron que con su plante han hecho un beneficio para el futuro. Consideran que también hay problemas de público en Montecarlo y San Remo, pero que no son tan graves como en Portugal, en donde incluso en las rectas «he tenido que frenar —decía Salonen— para no atropellar a espectadores que permanecían en medio de la carretera». Por eso creen que esto puede ser un toque de atención para todos los demás organizadores e incluso para la propia FISA, cuyos representantes no quisieron entrar en el tema.

Lo cierto es que el problema de público no es exclusivo de Portugal, aunque sea allí donde se da con mayor virulencia. Y es un problema de difícil solución pues hasta que en los pueblos mediterráneos no impere el mismo respeto y civismo que en Gran Bretaña, en donde una tira de plástico entre dos árboles indicando un lugar de peligro es respetada religiosamente, lo mismo que las indicaciones de los comisarios, no hay nada que hacer.



De esto deben tomar nota también algunos organizadores españoles, que pueden encontrarse también con problemas semejantes.

Por esta vez no entran en las causas del accidente las prestaciones de los coches. De todas formas, no conviene perder de vista el peligro potencial de estos coches, con sus 400 caballos corriendo en carreteras de ínfimo orden, sin medidas de seguridad.

En este sentido, Portugal, este año, tampoco estaba a la altura, al haber escogido los tramos nuevos con un trazado superrápido, que no hicieron demasiado felices a los pilotos.

esto no fue suficiente para los pilotos, que, reunidos en asamblea, tomaron la decisión de no participar en la prueba. Basaron su decisión en dos puntos: por respeto a las familias de las víctimas del accidente y por falta de seguridad. Quisieron precisar que consideraban que en el accidente no entraba el tipo de coche que lo había producido —los discutidos grupo B—, sino el que los espectadores estuvieran en medio de la calzada.

En la toma de esta decisión pudo influir también el recibimiento que se dio a los pilotos a la llegada al parque cerrado del autódromo de Estoril. Salonen fue insultado y llamado asesino y a Witmann lo sacaron del coche a empujones. «Me gusta correr en rallyes pero no quiero ser un asesino», decía Toivonen. Y en el mismo sentido se manifestaban Alen y Salonen. Este último llegó a ir más lejos anunciando que no volvería a correr en Portugal mientras las cosas no cambiaran. Firmaron el comunicado de abandono todos los equipos oficiales participantes con coches grupo B, incluidos los de Ford, aunque para entonces esta escudería había ya anunciado su retirada.

La organización digirió mal la decisión de los pilotos de no seguir corriendo. Una decisión que todas las escuderías respetaron, aunque Lancia no la

Exciting Lotus!!

Así es el nuevo LOTUS. Un vehículo capaz de alcanzar los 240 Km/h., envuelto en una suavidad de marcha y confort de conducción como muy pocos podrían imaginar.

Un vehículo tecnológicamente desarrollado en los circuitos de Fórmula 1 y construido con la técnica más avanzada y la tradición y elegancia que sólo los mejores artesanos ingleses saben imprimir.



Importador para España **TAYRE**
c/. Príncipe de Vergara, 253. Tel. 457 76 33. 28016 Madrid

El coche más excitante del mundo.



El monegasco Tchine consiguió con su Opel Manta un inesperado cuarto puesto. Tras él, Ortigao y Fritzinguer dieron mucho más espectáculo con sus Toyota Corolla

hiciera suya, dejando los coches en el parque cerrado a disposición de sus pilotos, que evidentemente no fueron a por ellos. Una forma de actuar que algunos miembros del equipo italiano basaron en el malestar que el año pasado había creado la falta de seguridad (?) de las demás escuderías cuando el accidente de Bettiga.

En el último momento, se unieron también a la decisión de no seguir los equipos Volkswagen y el Audi de Sthol, pese a que no habían sido invitados a la reunión de los pilotos, dejando solos como participantes oficiales extranjeros a los de los tres Fiat Uno Turbo del Jolly Club. En esta decisión de seguir del equipo italiano debieron pesar los intereses comerciales de Fiat, que tiene una planta de montaje del modelo Uno en Portugal.

La pérdida de los grandes fue muy mal aceptada por los organizadores, como decíamos. Se acusó a Rohrl de haber presionado a sus compañeros de no seguir, a fin de hacer perder puntos al Rallye de Portugal para que sea

reemplazado por una prueba del Mundial —el Hunsruck Rallye— en la República Federal Alemana. También se acusó al equipo Peugeot de haber aceptado rápidamente la decisión de los pilotos de no seguir, porque en aquel momento sus coches estaban superados por los Lancia, cosa ridícula porque el rallye acababa de comenzar. Finalmente, César Torres anunció que la FISA tomaría medidas contra los pilotos por su retirada de la prueba, cosa que está por ver que pueda ser posible.

Después del plante, el rallye siguió sin los grandes. Por tanto, con un interés reducido. Como referencia de lo que podía haber sido, quedaron los tiempos realizados por los grandes en los primeros tres tramos, ganados dos



Blomqvist, en cambio, salió con unos decididos por él.

Al final quedó bastante claro que la elección de los reglajes del RS-200 del piloto español —tren delantero blando y tren trasero duro— era acertada, pues Grundel, pese a que pinchó en dos ocasiones, se mostró más rápido y su coche parecía más fácil de conducir que el de su compañero Stig Blomqvist.

por Alen y uno por Biasion. El italiano terminó estos tres tramos con un segundo de ventaja sobre Alen y dos sobre Toivonen, lo que colocaba a los tres Lancia en cabeza. A continuación venía el Peugeot de Kankkunen, a ocho segundos; el Audi de Rohrl, a nueve segundos; el MG Metro de Wilson, a dieciséis segundos; el otro Peugeot de Salonen, a diecisiete segundos; el MG Metro de Pond, a veintitrés segundos, y los dos Ford de Blomqvist y Grundel, a treinta y nueve y cincuenta segundos respectivamente.

Desaparecidos éstos, tomó el mando Moutinho, que dominó la prueba sin problemas hasta el final terminando por delante de Carlos Bica, que conducía el mismo Lancia Rally Abarth que Biasion había llevado también al segundo puesto el año pasado, y el Fiat Uno Turbo de Gianni del Zoppo, que perdió el segundo puesto en el penúltimo tramo. Del Zoppo ganó por tanto el grupo A.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

CLASIFICACIONES

1, Moutinho-Fortes (R-5 Turbo), 7-50-44; 2, Bica-Junior (Lancia 037), 8-04-77; 3, Del Zoppo-Roggia (Fiat Uno Turbo), 8-07-36, 1.º de grupo A; 4, Ortigao-Pérez (Tollota Corolla), 8-10-26; 5, Tchine-Thimonier (Opel Manta), 8-13-04; 6, Couloumies-Causse (Peugeot 205 GTI), 8-36-27, 1.º de grupo N; 7, Fernandes-Monteiro (Ritmo 130 TC), 8-40-26; 8, Recordati-Delorme (Opel Manta), 8-47-31; 9, Segurado-Prata (R-11 Turbo), 8-49-18; 10, Coutinho-Manuel (Tollota Corolla), 8-50-44.

MUNDIAL DE PILOTOS

1, Kankkunen, 28 p.; 2, Toivonen y Moutinho, 20 p.; 4, Salonen, Alen y Bica, 15 p.

MUNDIAL DE MARCAS

1, Lancia y Peugeot, 37 p.; 3, Audi, 29; 4, Volkswagen, 19; 5, Ford, 14.

ZANINI, TESTER

ANTONIO Zanini estuvo en Portugal a ver si podía sacar alguna conclusión de los reglajes con que iban a salir los Ford RS-200 en la prueba. Y se encontró con que Kalle Grundel se pudo aprovechar del trabajo por él realizado con anterioridad al Rallye Costa Brava.

Efectivamente, el piloto sueco salió con sus mismos reglajes de suspensión que por cierto también fueron puestos en el coche de Santos, que daría lugar al accidente. Stig



Boxes



JOAN Arnella tiene ya sus planes definidos para el Campeonato de Tierra. El coche será un serie 3 con el motor que utilizaba el año pasado. La preparación será más profunda que el año pasado, y en vez de ser realizada por RPM Taller lo será por Jordi Ramos.

MIGUEL Arias es el campeón de España de Producción tras la decisión del Tribunal Nacional de Apelación de admitir una de las dos reclamaciones presentadas por el piloto madrileño sobre el coche de Francisco Romero en la carretera de Jerez. Esta decisión del tribunal

anula los puntos obtenidos por Romero en la última carrera del campeonato, sin los cuales Arias lo rebasa por un punto.

FRANK Williams sufrió la pasada semana un accidente de carretera mientras se dirigía al circuito Paul Ricard, donde probaban sus coches. Fue hospitalizado y su estado ha sido calificado de grave.

EL equipo de la Red Renault contará este año con un fuerte equipo para correr las Copas. Alberto González Jullán y Fernando de Palacios harán la Turbo, mientras que Fernando Gómez Blanco, H. Marcos y María José Revaldería, harán la Iniciación.

EXITO español en las 200 millas de Daitona. Sito Pons, segundo y Carlos Cardús, quinto, han comenzado con buen pie la temporada.

dinámica. La horquilla delantera es invertida, del tipo White Power, que ofrece mayor rigidez y mejores condiciones de trabajo.

TIERRA

ECHANDO HUMO

CAMEL, que apoya la recién nacida Challenge Suzuki con una importante aportación en premios, tendrá también dos equipos oficiales en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Los coches serán Suzuki especialmente preparados por Santana y darán entre 100 y 150 caballos, ya que la idea de la marca de cigarrillos es optar a la clasificación scratch y quedar lo más arriba posible en el Campeonato. Una de estas unidades especiales la pilotará «Rizos» Muñoz, mientras que el otro coche puede ser encomendado a Antonio Zanini si las negociaciones



MOTOS

GARRIGA CON JJ-COBAS

EL piloto calatán Juan Garriga probó recientemente la nueva JJ Cobas, con la que ya ha girado en el Jarama cerca del récord de la categoría. La nueva JJ Cobas es más ligera y aero-



que se están llevando a cabo llegan a buen término. De no ser Zanini, los responsables de Camel barajan los nombres de Guillermo Barreras o José María Serviá, el primero comprometido con Renault para asfalto pero sin vehículo para tierra, y el segundo estrechamente relacionado con Seat.

FORMULA 1

FORD ARRANCA

EL nuevo motor Ford Cosworth de Fórmula 1 ya ha hecho sus primeras pruebas. Después de tener un bautismo de fuego en la pista de pruebas de Ford en Boreham y una presentación a la prensa en Ginebra, el equipo de Carl Haas se desplazó al circuito Paul Ricard, donde Patrick Tambay y el ex campeón del Mundo Alan Jones hicieron unos prometedores entrenamientos con este último motor llegado a la máxima especialidad y que utilizarán en exclusiva sobre el chasis Lola construido en los talleres Force (Formula One Race Car Engineering).

Los resultados han sido prometedores. Tambay ha llegado a cubrir quinientos kilómetros sin sufrir problemas y a girar en un tiempo de 1-36-20. No está mal si recordamos que el récord en carrera conseguido el año pasado por Keke Rosberg fue de 1-39-91 y la pole position de entrenamientos, también en poder del finlandés, de 1-32-46. Con el mismo coche que Tambay, Alan Jones ha girado en 1-39-12, mientras que ambos pilotos con el Lola-Hart no bajaron de 1-42. Piquet, Mansell y Arnoux rodaron respectivamente en 1-33-78, 1-36-50 y 1-37-14.

Del nuevo motor poco se sabe, salvo que va controla-

do por una unidad electrónica que rige su funcionamiento, el del encendido y de los dos turbocompresores (Garrett). Dicho cerebro se denomina EEC-IV y ha sido desarrollado en Estados Unidos. El motor es un seis cilindros en V muy abierta, a 120 grados como los Ferrari, y va alimentado por un sistema de inyección Marelli. Se dice que es capaz de llegar a una potencia de 1.000 caballos, con una presión de sobrealimentación de tres atmósferas, a un régimen de giro de 11.000 revoluciones por minuto. Por lo demás, Ford no ha revelado sus cotas internas y si ha recurrido o no a materiales cerámicos, con lo que algunos han especulado a tenor de las reducidas dimensiones de los radiadores de refrigeración en comparación con los utilizados por el motor Hart.

Tras estas primeras pruebas, el equipo desea hacer debutar al nuevo motor cuanto antes.

Entre los colectores de admisión, la unidad electrónica que controla el motor Ford Cosworth de Fórmula 1.





BALLESTA

EMPIEZA A NOTARSE QUE LLEVAMOS TANTO TIEMPO JUNTOS



MAR BALCESTA

Tarjetas Postales

GIANNI Agnelli acaba de nombrar a su sucesor en la Juventus, designando como vicepresidente y consejero del club, que va a disputar los cuartos de final de la Copa de Europa contra el Barcelona, a su hijo Edoardo Agnelli.

Los Agnelli son presidentes, y en realidad propietarios, de la Juve desde 1923, sin más interrupción que la que ocasionó la segunda guerra mundial. Y el primer Agnelli de la Juve fue Edoardo Agnelli, fundador de la FIAT.

El prestigioso club turinés es al mismo tiempo el juguete y algo más que el juguete de esta raza de geniales financieros e industriales del automóvil. Es el juguete porque los Agnelli siempre encontraron tiempo para dedicarlo al club, del que son «tifosis» entusiastas, y se ocuparon personalmente de los grandes fichajes que le dieron gloria. Figuras de leyenda en el fútbol mundial: el húngaro Hirzer, los argentinos Orsi y Renato, y, sobre todo, el genial Sivori, el británico John Charles, el sueco Hansen, el francés Platini, el polaco Boniek, el danés Laudrup, al lado de enormes figuras italianas, como Viola, Meneghetti, Rosetta, Ferrero, Boniperti, Bettiga, Scirea, Rossi, Cabrini...



Fútbol y automóvil

Y es algo más que el juguete porque la Juve tiene desde siempre un papel social básico en la capital del Piamonte. Es el club de los Agnelli, ciertamente, pero es también el club de las masas de emigrantes del sur, es el club de los obreros de la FIAT y hay una relación directa entre la gloria del club y la motivación laboral de los obreros de la FIAT, lo cual no deja de romper los esquemas marxistas y de dar alguna razón al paternalismo capitalista bien entendido.

El desahogo social de los emigrantes proletarios de Turín son esencialmente los triunfos del club de la FIAT contra

Xavier Domingo

el máximo rival, el Torino, la Toro, que es el club de la burguesía y de las clases medias locales. Cada «derby», como el que se acaba de disputar y de terminar con empate a un gol, es una forma de expresión deportiva de lucha de clases.

El ejemplo de los Agnelli está cundiendo hoy en Europa y puede significar una revolución en las estructuras económicas del fútbol europeo. Un ejemplo que han seguido en Francia los propietarios del París Saint-Germain o ahora en el Olympique de Marsella, adquirido por el industrial Tapie, y, en Italia, Berlusconi, al hacerse con el 51 por 100 de las acciones del Milán. Propietario de varios canales de televisión privada en Italia y de uno en Francia (tal vez pronto de otro en España), Berlusconi quiere ligar estrechamente fútbol-espectáculo y televisión.

Es ya seguro que su gancho para Francia será Platini cuando termine el año que viene su contrato con la Juve. Y muy posiblemente entre en esta política una operación Schuster-París Saint Germain. Y otras que se están pergeñando. El fútbol va a ser uno de los grandes atractivos de la televisión privada europea. Los Agnelli no estarán ausentes en el negocio.

SERIE PRODUCCION

44



MERCEDES 190

MERCEDES dio un paso adelante para renovar su gama con el 190 diseñando una carrocería más estilizada. El motor dos litros de cuatro cilindros es uno de los más brillantes de su categoría, y unido al excelente comportamiento que le da la suspensión trasera de cinco brazos, hace del 190 uno de los coches más eficaces de su nivel. La versión 2.3, con motor de 16

válvulas, tiene un carácter deportivo que viene respaldado por una velocidad punta que supera los 230 km/h y unas prestaciones de primer orden. Por su parte, la versión diesel cumple perfectamente con su carácter de ahorrador, tanto con el motor dos litros como con el 2.5. La última versión aparecida es la que monta el motor 2.6, de seis cilindros y 166 CV.



Motor 16

Coche del año en Estados Unidos.

Elegido por la revista americana "Motor Trend".



Mejor coche del mundo.

De hasta 1.800 c.c. según votación de especialistas patrocinada por la revista alemana "Auto, Motor und Sport".

¿Necesita esperar a que gane un Oscar para comprarse el nuevo Golf? 

IMPORTADO POR SEAT.

VISA ORO HISPANO

Muchos la querían tener. Su prestigio y exclusividad es patrimonio de los que triunfan. Es la Tarjeta Visa Oro Hispano. Tenerla es alcanzar algo importante. Sólo algunos pueden, pero todos conocen el prestigio de quien la posee.

Ahora la Visa Oro Hispano incorpora nuevo diseño y un crédito automático de 2 millones, con un interés muy especial y disponible en sólo 48 horas.

Pida información en el Hispano. Aquí el prestigio es oro.

Al prestigio, oro.



**Banco
Hispano
Americano**



A FONDO: VW GOLF GTI CON 16 VALVULAS

**ESPECIAL
SALON
DE
GINEBRA**

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

15 de marzo 1986

Núm. 125 • 200 ptas.

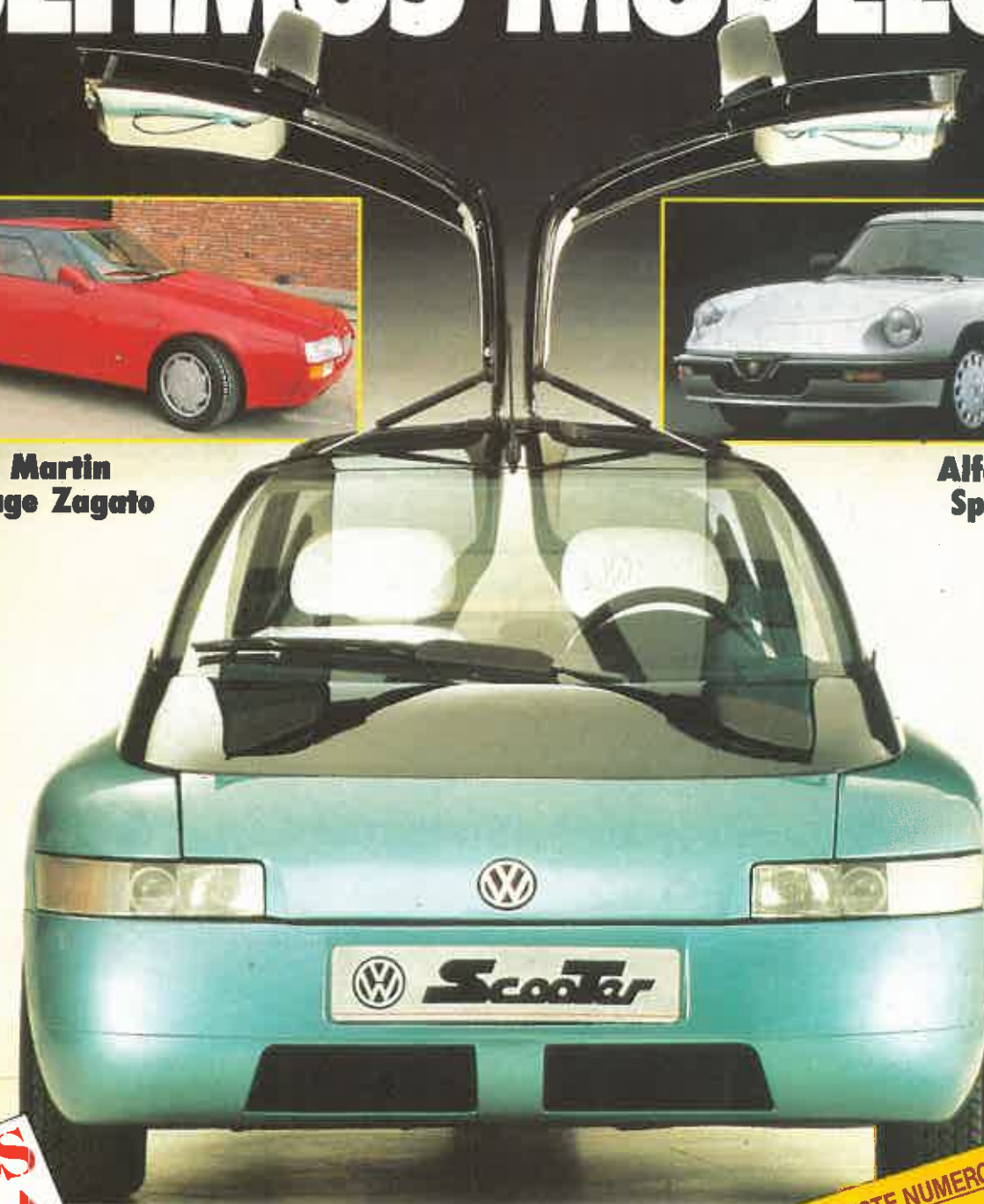
ULTIMOS MODELOS



**Aston Martin
Vantage Zagato**



**Alfa Romeo
Spider Q.O.**



**FOTOS
ESPIA**

NUEVO PORSCHE

CON ESTE NUMERO
Gratis tu hamburguesa en McDonald's™
BUSCA TU INVITACION EN EL INTERIOR.