



FOTOS ESPIA: NUEVO AUDI 90

MOTOR SEMANAL 16 GRUPO

22 de marzo 1986

Núm. 126 • 200 ptas.

PROBADO EN ESPAÑA

FERRARI GTO QUÉ LOCURA



COMPARATIVA



ALFA 75 TD FRENTE A BMW 324 DIESEL.

F-i: TODOS LOS PILOTOS, TODOS LOS CIRCUITOS

TRACCION ES PODER

SIERRA XR 4x4



MOTOR Disposición: Delantero, longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.792 c.c. (93,02 x 68,50 mm.) Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Arbol de levas central, accionado por engranajes. Alimentación: Inyección mecánica K-Jetronic. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 60 litros. Potencia máxima: 150 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 22 mkg. a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 16,5 km/h.; 3.ª, 23,7 km/h.; 4.ª, 29,9 km/h.; 5.ª, 36,2 km/h.; Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera con asistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas. **RUEDAS** Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 195/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 1.270 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Sierra Laser 2.0	1.993	105	177	10,8	12,41	49
Sierra Laser 2.0 Fam.	1.993	105	177	10,8	12,41	—
Sierra 2.0 GL Fam.	1.993	105	177	10,8	12,41	—
Sierra 2.0 Ghia	1.993	105	177	10,8	12,41	49
Sierra 2.0 S EFI	1.993	115	187	10,5	12,15	90
Sierra XR 4/4	2.792	150	208	11,7	14,19	96
Sierra RS Cosworth	1.993	204	240	10,6	—	—
Sierra Laser 2.3 D	2.304	67	155	6,7	6,61	—
Sierra Laser 2.3 D Fam.	2.304	67	155	6,7	6,61	—

Motor 16

K-100 RS

Mírela bien. Es la BMW K-100-RS. Lo más alto en motorismo. La cumbre tecnológica que presenta el primer sistema de inyección electrónica. El sofisticado LE-Jetronic. Reduciendo el consumo y proporcionando una suavidad de marcha que ningún otro medio de alimentación puede igualar.

Y con el perfil aerodinámico más avanzado de su categoría. Para viajar con una estabilidad absolutamente fiable. Protegido de los elementos. Pero la K-100-RS es también superior por otras razones menos aparentes. Su exclusivo servicio postventa. Sus recambios originales, disponibles prácticamente por tiempo indefinido. La accesibilidad y rapidez en todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento. Para tener siempre a punto su BMW y disfrutar más tiempo de ella. Y desde un punto de vista económico, la BMW K-100-RS es también superior por su elevado valor de recompra. Por su cómodo acceso, combinando la valoración de su moto actual con un plan de financiación personalizado. Ajustado a sus intereses. Y ahora, además, porque los precios de BMW no sufren incrementos a pesar de la aplicación del IVA. Para que pueda subir rápidamente a lo más alto. Para que en su elección, entre lógica y placer, se quede con ambos. La BMW K-100-RS.



Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianne. Editor: Romualdo de Toledo.

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

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cerdasa (Mercado); Sergio Piccione (Productos); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benítez, 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. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Milla López. Perla 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.



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 LO ULTIMO Alfa 75 Turbo

10 Nueva serie Audi

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados

25 Precios motos



28 A FONDO Ferrari GTO

51 FRENTE A FRENTE Alfa 75D/BMW 324 d

60 COMPRAR Y VENDER

65 CUENTENOS SU CASO

68 VIAJES Belmonte



72 DEPORTE Arranca la Fórmula 1

78 MOTOS Cagiva a por Garriga

80 A todo gas

82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

La campaña que viene

EL mayor éxito de una campaña extraordinaria de regulación de tráfico para un periodo determinado del año, es que no se registre ningún muerto por accidente. Pero eso, según los expertos, es imposible. Los españoles nos enfrentamos en estas fechas a la «guerra» de una nueva Semana Santa. El cuerpo nos pide sol..., aunque por ahí quede todavía algún piadoso. Y allá que nos lanzamos, coche en ristre, al gran ensayo general del verano.

Sin embargo, las frías estadísticas obligan a alguna reflexión. En el pasado año, ciento quince personas dejaron su vida en las carreteras españolas durante esa semana. En invierno se olvidan hábitos de conducción; los automóviles no son tan cuidados, y la aglomeración de las vías empuja a irresponsabilidades. Somos, la mayoría, conductores de un sólo tramo del año. De ahí la sangría que suele acompañar al ritmo vacacional.

En la Dirección General de Tráfico ya han puesto el dispositivo en marcha para atemperar los trágicos resultados de todos los años. Entre las medidas que se pondrán en vigor, bajo la vigilancia de 6.000 guardias civiles de la Agrupación y dos o tres mil más de Comandancias dispersas, pocas novedades hay respecto a años anteriores. Si acaso, y como dos ejemplos puntuales, la apertura provisional de la circunvalación de Alcalá de Henares (Madrid) y un itinerario urbano alternativo en la farragosa Talavera de la Reina (Toledo).

Y poco más. Las recomendaciones de siempre sobre tranquilidad, prudencia, previsión, adecuación del automóvil, etcétera. Realmente cabría preguntarse si se puede hacer algo más. La respuesta fatalista induce a pensar que no, que es un precio que tenemos que pagar por mor de usos y costumbres a veces ancestrales. Pese a ello, hay que insistir en que toda prudencia es poca y que salir a las colapsadas carreteras con un vehículo en buenas condiciones es una garantía extra para que volvamos a casa un porcentaje más alto que el de años anteriores.



**SI QUIERE
LO MAS ALTO,
SUBA.**



K-100 RS

Mírela bien. Es la BMW K-100-RS. Lo más alto en motorismo. La cumbre tecnológica que presenta el primer sistema de inyección electrónica. El sofisticado LE-Jetronic. Reduciendo el consumo y proporcionando una suavidad de marcha que ningún otro medio de alimentación puede igualar.

Y con el perfil aerodinámico más avanzado de su categoría. Para viajar con una estabilidad absolutamente fiable. Protegido de los elementos. Pero la K-100-RS es también superior por otras razones menos aparentes. Su exclusivo servicio postventa. Sus recambios originales, disponibles prácticamente por tiempo indefinido. La accesibilidad y rapidez en todas las reparaciones y operaciones de mantenimiento. Para tener siempre a punto su BMW y disfrutar más tiempo de ella. Y desde un punto de vista económico, la BMW K-100-RS es también superior por su elevado valor de recompra. Por su cómodo acceso, combinando la valoración de su moto actual con un plan de financiación personalizado. Ajustado a sus intereses. Y ahora, además, porque los precios de BMW no sufren incrementos a pesar de la aplicación del IVA. Para que pueda subir rápidamente a lo más alto. Para que en su elección, entre lógica y placer, se quede con ambos.



FORD SIERRA

EL Ford Sierra fue presentado durante el otoño de 1982 y desde entonces han ido apareciendo nuevas variantes hasta configurar la gama actual. Hay un motor de dos litros de cilindrada que puede estar alimentado por carburadores o bien con inyección, con lo que la potencia pasa de 105 a 115 caballos. Existe también un modelo de tracción a las cuatro ruedas de 150

caballos, otro de características deportivas, el Cosworth, y completan la gama los vehículos de gasoil. La carrocería es de dos volúmenes y hay posibilidad de adquirir una variante familiar con diversas motorizaciones. Los Sierra ofrecen un buen nivel de acabado con varias posibilidades de equipamiento. Tienen un comportamiento brillante y son vehículos muy cómodos.



**Campana
viene**

El éxito de una campaña exar...
naria de regulación de tráfi...
un periodo determinado del...
que no se registre ningún...
accidente. Pero eso, según los...
imposible. Los españoles nos...
en estas fechas a la «guerra»...
a Semana Santa. El cuerpo...
aunque por ahí quede to...
adadoso. Y allá que nos lanza...
ristre, al gran ensayo gene...

...o, las frías estadísticas obli...
reflexión. En el pasado año...
personas dejaron su vida en...
españolas durante esa se...
vierno se olvidan hábitos de...
los automóviles no son tan...
la aglomeración de las vías...
responsabilida...
la mayoría, con...

Motor 16

conductores de un sólo tramo del año. De ahí la sangría que suele acompañar al ritmo vacacional.

En la Dirección General de Tráfico ya han puesto el dispositivo en marcha para atemperar los trágicos resultados de todos los años. Entre las medidas que se pondrán en vigor, bajo la vigilancia de 6.000 guardias civiles de la Agrupación y dos o tres mil más de Comandancias dispersas, pocas novedades hay respecto a años anteriores.

Si acaso, y como dos ejemplos puntuales, la apertura provisional de la circunvalación de Alcalá de Henares (Madrid) y un itinerario urbano alternativo en la farragosa Talavera de la Reina (Toledo).

Y poco más. Las recomendaciones de siempre sobre tranquilidad, prudencia, previsión, adecuación del automóvil, etcétera. Realmente cabría preguntarse si se puede hacer algo más. La respuesta fatalista induce a pensar que no, que es un precio que tenemos que pagar por mor de usos y costumbres a veces ancestrales. Pese a ello, hay que insistir en que toda prudencia es poca y que salir a las colapsadas carreteras con un vehículo en buenas condiciones es una garantía extra para que volvamos a casa un porcentaje más alto que el de años anteriores.



28 A FONDO Ferrari GTO

51 FRENTE A FRENTE Alfa 75D/BMW 324 d

60 COMPRAR Y VENDER

65 CUENTENOS SU CASO

68 VIAJES Belmonte



72 DEPORTE Arranca la Fórmula 1

78 MOTOS Cagiva a por Garriga

80 A todo gas

82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

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

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57.

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 50.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



Precio para Circulares, Contas y Métricas: 200 ptas. sin IVA. Gestión de transacciones: Ineditión.



Bocinazos

el pie del pedal del freno por esta causa?

¿Por qué la mayoría de las obras municipales se llevan a cabo en las horas que más molestan?

¿Cuándo se enterarán la mayoría de los conductores de que lo que se avisa con las luces es la presencia de un radar, no de los guardias de Tráfico?

¿Por qué en las gasolineras no limpian el suelo de gasoil? ¿Cuántos accidentes se han producido por resbalar

¿Por qué sistemáticamente los guardias municipales aparcan en segunda fila para denunciar a los coches estacionados en segunda fila?

¿De qué impunidad gozan las furgonetas de reparto urgente de prensa diaria?

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



DIRECCIONES

LOS RENAULT SUPERCINCO, A REVISION

Los problemas de desprotección a la corrosión (bajo condiciones muy salinas), que afectaron a los Renault 9 y 11 en Europa, han vuelto a producirse en las primeras unidades del Supercinco fabricadas en Francia, por lo que han sido llamados a revisión para equiparlos con un eficaz protector.

Se presentaban anomalías en aquellos países en los que proliferaba la utilización de sal para evitar la formación de hielo a muy bajas temperaturas.

Por el momento, no se han detectado problemas en las unidades fabricadas por FASA-Renault en nuestro país.



GANVAM

RUIZ MATA, REELEGIDO

Jose Ruiz Mata ha sido reelegido presidente de Ganvam para un nuevo periodo de cuatro años en las elecciones celebradas por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam), que en el último año ha incremen-

tado en un 25 por 100 el número de nuevos afiliados y se ha introducido en los comités ejecutivos de la organización internacional y del Comité Europeo del Comercio y la Reparación de Automóviles.

PRENSA

PREMIOS RAPIDOS

Con mucha marcha se entregaron los Destacados de la revista «Velocidad» y las Estrellas de «Autopista», estas últimas coincidiendo con la celebración del vigésimo quinto aniversario de la revista colega. Ambos actos estuvieron presididos por un extraordinario ambiente y a lo largo de los mismos las personas y entidades premiadas recogieron sus galardones. Enhorabuena a ambas publicaciones.

FORD EUROPA

BOB LUTZ, A USA

La multinacional norteamericana Ford va a sustituir en breve al presidente y director ejecutivo de la división europea, Robert Lutz, según informaciones aparecidas en «The Wall Street Journal». Este cambio de uno de los ejecutivos «estrella» de la firma provo-

cará además un reajuste en la cúpula de la empresa de Detroit. Lutz, de cincuenta y cuatro años, pasaría probablemente a desempeñar la dirección de la división de camiones para Estados Unidos, un cargo de menor responsabilidad que el actual.



RACE

VETERANOS AL CENSO

El Real Automóvil Club ha tomado otra de sus interesantes iniciativas encaminada a censar todos los vehículos de interés histórico que existan en Madrid. La idea ha nacido ante la posible concesión del Ayuntamiento madrileño de exenciones tributarias para estos coches, proyecto que también deberían estudiar otras corporaciones locales. Para realizar el censo, el RACE invertirá seis meses a partir del primero de abril y solicita la colaboración de todos los propietarios que se consideren beneficiarios de esta



PROTOTIPO

EL R-4 DE LOS SINDICATOS

El líder sindical de la CGT francesa, Henri Krasucki, ha presentado a bombo y platillo un Renault muy especial, el Neutral, un modelo diseñado por varios técnicos de la marca francesa que han querido demostrar así a Georges Besse, el presidente de la marca, el interés de lanzar al mercado un coche de este tipo, un modelo que podría luchar de igual a igual con los Fiat Panda y otros



vehículos de estas características. Besse no quiere dar luz verde al proyecto X-45, el coche que debería sustituir al veterano R-4 y que puede verse en el dibujo, ya que la empresa no está en condiciones de experimentar con proyectos raros en un momento en el que tiene un importante déficit.

medida quienes pueden dirigirse a la Comisión de Coches Históricos y Clásicos Deportivos del RACE, c/ José Abascal, n.º 10. 28003 Madrid.

ARTE

FERRARI, POR LAS PAREDES

El mito Ferrari está su- biendo como la espuma, está alcanzando cotas impresionantes y buena prueba de ello es el tapiz especial creado por el artista francés César, un tapiz que recoge la imagen de un Ferrari de Fórmula 1 con el número



27, el número mágico que identificó a Gilles Villeneuve, el acróbata del volante, y que Michele Alboreto lleva ahora mismo en su coche. El tapiz de César se titula «Machina Rossa» y tiene un tamaño exterior de casi tres metros de longitud por dos metros de anchura. César sólo va a hacer cien copias y una de ellas está ya reservada para el veterano piloto francés Beltoise.

NUEVO

SAAB 9000 i

El nuevo modelo de la marca sueca Saab, el 9000 i, estará disponible en el mercado español en el próximo mes de mayo. Esta versión de 130 caballos, que fue presentada hace dos semanas en el Salón de Ginebra, está actualmente en periodo de homologación.

CARRETERAS

YA HAY NUEVAS SEÑALES

En los primeros tramos de las carreteras nacionales que parten desde Madrid ya se ha instalado la nueva señalización, que como se recordará fue adelantada en exclusiva por MOTOR16 hace tres meses (ver núm. 112). Esas nuevas señales, que distinguen las carreteras estatales de las autonómicas, consisten en unos postes rojos que no llegan a los dos metros, instalados cada diez kilómetros, y en los que junto a las siglas MOPU se incluyen el punto kilométrico y la nomenclatura de la vía. En cada kilómetro hay también nuevos indicadores, similares a los anteriores pero con orla roja. El Ministerio pretende llevar esta nueva señalización —junto a otros carteles informativos— a todas las carreteras de su competencia en el plazo de dos años.



En la movida



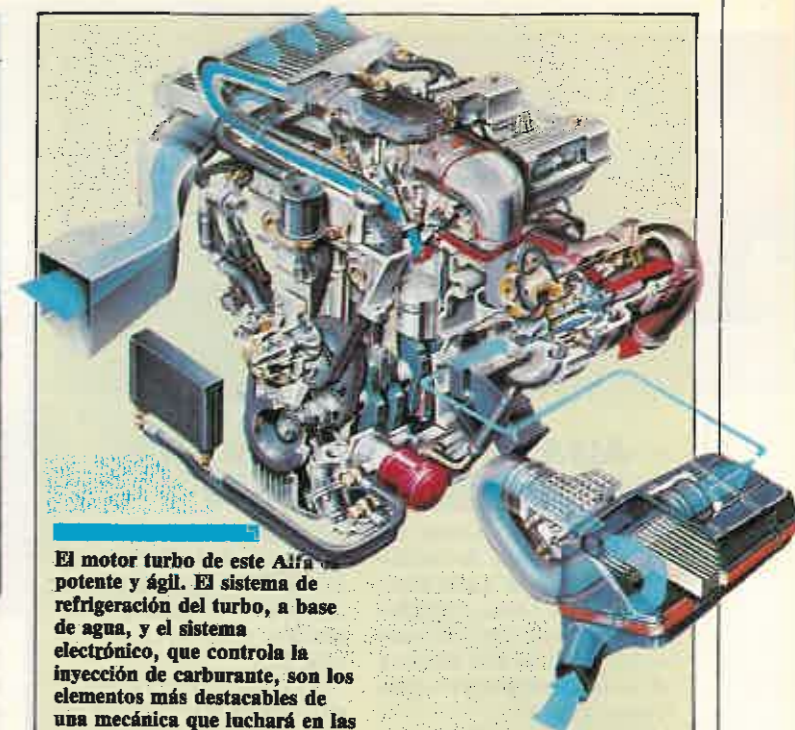
En la pasada

- Un Seat Ibiza como el del Príncipe Felipe.
- Los interiores sobrios y funcionales.
- Utilizar el cinturón de seguridad en ciudad.
- Los ciclomotores con colores alegres.
- Conducir oyendo la radio.
- Pintarse las uñas en los semáforos.
- Un Volvo como el de Isabel Preysler.
- Los coches que hablan.
- No abrocharse ni en carretera los cinturones de seguridad.
- Las motos de campo circulando por la ciudad.
- Conducir fumando.
- En los semáforos, peinarse o arreglarse el pelo.

ALFA 75 TURBO UN EJECUTIVO MUY AGRESIVO



El Alfa 75 Turbo se diferencia poco de los modelos ya conocidos. Los pasos de rueda son algo más salientes, los paragolpes son del mismo color de la carrocería y las llantas son de mayor tamaño, para albergar con comodidad unos neumáticos más anchos.



El motor turbo de este Alfa es potente y ágil. El sistema de refrigeración del turbo, a base de agua, y el sistema electrónico, que controla la inyección de carburante, son los elementos más destacables de una mecánica que luchará en las carreras.



El Alfa 75 Turbo es el nuevo coche de carreras de la marca italiana, un coche que antes de asestar sus primeros zarpazos desafiantes en circuitos o en rallyes se lanza a las carreteras bajo la apariencia de un familiar rápido, bastante discreto en cuanto a decoración exterior, que estará disponible en el mercado español dentro de seis meses.

El Alfa 75 Turbo es un coche concebido para luchar en el Campeonato Europeo de Turismos y en los rallyes de mayor categoría siempre dentro del grupo A, una división en la que se admiten pocas modificaciones. La

versión de calle es un modelo repleto de lujos, un coche con todo el confort exigible a una berlina capaz para cinco adultos que puede superar con facilidad la barrera de los doscientos kilómetros por hora.

El Alfa 75 Turbo que llegará a nuestro país a mediados del otoño próximo se venderá casi bajo pedido, con un precio que debe rondar los dos millones y medio de pesetas. En la casa italiana quieren hacer una distinción clara entre los usuarios que buscan un familiar rápido de gran lujo, usuarios que en principio deben ser compradores potenciales del 75 Quadrifoglio Verde, y

aquellos otros conductores más agresivos, conductores enamorados de las prestaciones brutales, que apuntarán sin duda hacia el 75 Turbo, un coche que tiene en su mecánica toda la magia de las carreras.

La dirección es dura a coche parado, pero suave y muy precisa cuando las curvas se amontonan ante el morro, los frenos son eficaces en todas las circunstancias, la estabilidad no deja de sorprender, el agarre al suelo es casi excepcional y el motor empuja con una fuerza brutal, con la fuerza de más de ciento cincuenta caballos de potencia, que saltan a la palestra en cuanto



El comportamiento del 75 Turbo seduce desde el primer momento. Es un coche que se agarra al suelo como una lapa y cualquier conductor se siente en seguida tan eficaz como Niki Lauda.

se pisa el acelerador, pero que aparecen sin brusquedad, sin que la persona sentada al volante llegue a sentir nunca «patadas» extrañas, sin que note esas salidas de tono violentas que, a la larga, producen desconfianza, sobre todo si el suelo está mojado. El motor del Alfa 75 Turbo empuja como una fiera a partir de las dos mil quinientas revoluciones por minutos, y a partir de ese instante las respuestas al acelerador son casi instantáneas.

La experiencia deportiva de Alfa, la tecnología puesta a punto por la marca durante varios años de competición tanto en el mundo de

la Fórmula 1, como en las carreras de coches de turismo ha pesado mucho a la hora de diseñar el 75 Turbo; el motor y las suspensiones de este coche se han desarrollado en los dos campos de prueba y los resultados, los buenos resultados, salen a relucir en seguida.

El 75 Turbo utiliza un motor turbo de 1,8 litros de cubicaje, con cuatro cilindros en línea y doble árbol de levas en cabeza, un motor hecho por completo en aleación ligera que, gracias a su cilindrada, no tiene que pagar excesivos impuestos en Italia y además entra en la categoría de los turismos con dos litros y medio de cu-



**ALFA 75 QUADRIFOGLIO VERDE
EL TERCER INVITADO**

Alfa Romeo acaba de ampliar la oferta de modelos Alfa 75 que hasta ahora estaban comercializando en nuestro país, el nuevo invitado de alto nivel es el Alfa 75 Quadrifoglio Verde, QV.

El nuevo modelo sale a la calle con un precio total del orden de los 2.655.000 pesetas, ya con IVA inclui-

do. El 75 QV utiliza un motor de seis cilindros en V con 2,5 litros de cubica-

je, que alimentado por inyección electrónica da 156 caballos. El Alfa 75 QV es un coche rápido que alcanza los 210 kilómetros por hora de velocidad máxima y acelera de cero a cien en 8,2 segundos.



bicaje, ya que la reglamentación internacional que permite comparar motores atmosféricos con motores turbo exige multiplicar la cilindrada de estos últimos por el coeficiente 1,4 para llegar a la cilindrada final,

es decir, 1,8 litros por 1,4 igual a 2,5 litros de cubica-

je. Para llegar a los ciento cincuenta y cinco caballos de potencia final con toda fiabilidad los técnicos de Alfa han recurrido a un turbocompresor Garret T3, un

turbo de la tercera generación que cuenta con su propio sistema de refrigeración por agua conectado con el circuito general y una avanzadísima inyección electrónica, la Bosch LE2-Jetronic, que lleva una central elec-

trónica preparada para conseguir el máximo rendimiento del carburante a partir de los datos de presión, de sobrealimentación, de temperatura del motor y de las condiciones de detonación dentro de las cámaras de

combustión; este sistema lleva un inyector dentro de las cámaras de combustión; este dispositivo lleva un inyector por cada cilindro que hace posible la dosificación exacta de cada gota de carburante.

La suspensión es un elemento clave en el carácter del Alfa 75 Turbo; para esta versión destinada a rodar por calles y carreteras normales se ha mantenido el sistema de ruedas delanteras independientes y del tren trasero del tipo De Dion; los reglajes de muelles, amortiguadores y barras de torsión son los mismos utilizados en el 75 Quadrifoglio Verde, el modelo que lleva el motor de seis cilindros en V con una potencia muy similar a la del Turbo.

Las prestaciones oficiales del nuevo 75 Turbo son las de un deportivo de carácter fuerte; el 75 más joven pasa de cero a cien por hora en 7,6 segundo; la velocidad máxima supera los doscientos kilómetros por hora, aunque MOTOR16 cronometrará varias veces 218 kilómetros por hora. Los consumos se cifran en siete litros a los cien a una velocidad de 90 por hora, en nueve litros a 120, y 9,7 litros en ciclo urbano.

**TU TAMBIEN QUERRAS SENTIR
EL EFECTO GTX**



**PEUGEOT
205 GTX**

Siente el efecto deslumbrante del nuevo Peugeot 205 GTX. Todo músculo y velocidad: Caja de cambios de 5 velocidades, 1.592 c.c., 94 CV, de 0 a 100 Kms/h. en 10,9 seg., hasta 180 Kms/h.

La audacia y el estilo de un primera línea: llantas de aleación ligera, neumáticos más anchos 165 SR 70, molduras laterales especiales, faros halógenos y antiniebla integrados. 3 puertas, colores deportivos...

Un líder que seduce a primera vista: con... rotores exteriores, 2 pilotos de marcha atrás, deflector trasero y spoiler delantera, cuadro de mandos y volante deportivos, asientos delanteros tipo "baquet", cierrres electromagnéticos, elevallas eléctricas...

El nuevo Peugeot 205 GTX te causará un gran efecto. Como los demás 205, con 3 ó 5 puertas, gasolina o diesel, tu también querrás irte al fin del mundo con ellos.

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA



Aspecto casi definitivo del nuevo Audi 80. Con respecto a lo que se ve, en la foto sólo cambiarán los paragolpes y la parrilla delantera, que han sido tomados de un Opel Ascona para camuflarlo. El motor, como se puede apreciar, va muy adelantado, con el radiador a un lado.



NUEVAS SERIES AUDI RENOVAR LA BASE

AUDI está dando los últimos retoques a su máxima novedad para 1986, la gama 80/90; los coches

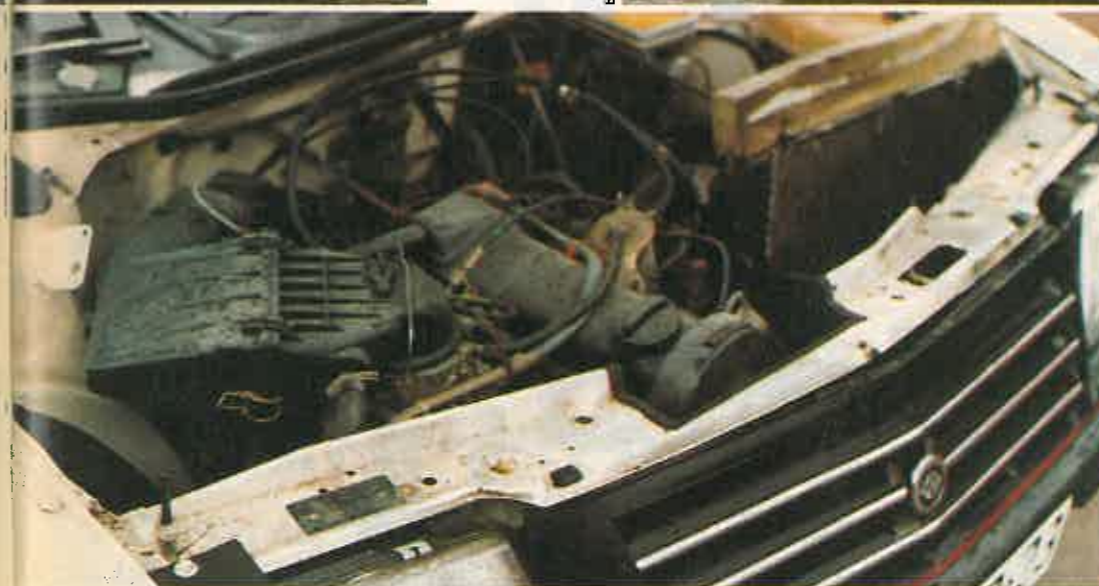
más pequeños de la marca germana saldrán a la luz durante el otoño de 1986; la serie 80 será la primera que ve

rá la luz, seguida poco después por los modelos más prestigiosos, por los modelos de la gama 90.

El aspecto exterior de los nuevos Audi más pequeños va a cambiar radicalmente con respecto a los coches que ahora mismo están en el mercado. La suavización de todas las líneas, el redondeamiento de las aristas, ha permitido rebajar el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire. Del CX igual a 0,39 de la gama actual de Audi 80 y 90, se bajará hasta un valor próximo a 0,30, un valor que devolverá a los Audi su primacía técnica dentro de los familiares más desarrollados.

Los próximos Audi pequeños, que afilan sus armas para presentarse en París, van a estar muy influenciados por todos los trabajos realizados para los modelos superiores de la marca, para los modelos de las series 100 y 200. El tamaño externo de los futuros Audi

Frontal del Audi 90, con sus pasos de ruedas ampliados y sus llantas tipo Quattro, con la parrilla definitiva, sin ningún tipo de camuflajes. La foto fue publicada por MOTOR16 el 8 de junio de 1985, cuando comenzaron a rodar las primeras versiones definitivas.



80/90 no va a variar, sin embargo, mucho con respecto al exhibido por las versiones actuales; es decir, se mantendrán los 4,40 metros de longitud total y una distancia entre ejes de 2,54 metros.

Las modificaciones externas no se van a reproducir en el capítulo mecánico: los nuevos Audi 80/90 seguirán

llevando los motores situados en posición anterior longitudinal, igual que en los otros Audi que están saliendo ahora mismo de las cadenas de fabricación.

La serie 80 utilizará motores de cuatro cilindros de hasta 2,0 litros de cubecaje, mientras que los modelos de la serie 90 emplearán los motores de cinco cilindros

en línea, siempre con más de 2,2 litros de cubecaje, que en las versiones más desarrolladas recurrirán a las culatas de cuatro válvulas por cilindros que permitirán conseguir una potencia del orden de los ciento setenta y cinco caballos.

En principio, las primeras versiones de la nueva gama 80/90 serán tracción delan-

tera, pero rápidamente aparecerán variantes con tracción a las cuatro ruedas, denominadas Quattro como hasta ahora y que serán mecánicamente semejantes a las 80/90 Quattro actuales. Estas tendrán una repercusión en la estética de la versión. Los coches con tracción a las cuatro ruedas se distinguirán por unos pequeños aletines sobre los pasos de rueda, mientras que en las versiones de sólo tracción delantera serán planos.

Como era de esperar, en una empresa dirigida a nivel técnico e industrial por el ingeniero Piech, que se ha distinguido siempre por su capacidad de aprovechamiento de órganos de unos modelos a otros, los nuevos Audi 89/90 toman mucho de la gama 100/200. Concretamente, el pabellón central es común para ambas gamas, con lo cual se ahorra mucho dinero en estampación de chapa y se facilita la fabricación. La diferencia reside en las dimensiones del morro y la cola, mucho más reducidas, particularmente



Juntos y al día.

Todos los modelos que se venden en España.



En una sola revista, todos los datos y los últimos precios.

164 páginas.
200 fotos color.
500 ptas.

en el primero. Para reducirlo al máximo el motor termina casi al límite de los paragolpes, habiéndose desplazado el radiador a un lado. En la trasera, a fin de seguir ofreciendo una buena capacidad de maletero, éste penetra mucho más en el interior del habitáculo. Por tanto, habrá un poco menos de espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero que en los modelos 100/200, lo que es coherente, dado que se trata de una categoría de coche inferior. También toma este coche, en su versión tracción delantera, las suspensiones del 100, que se diferencian de las que llevan los actuales 80/90 por la inclinación de las columnas elásticas formadas por el conjunto muelle-amortiguador.

La producción debería comenzar a primeros del próximo año, con lo que su comercialización en Alemania tendría lugar durante el verano de 1987 y posteriormente sería la estrella del Salón de Francfort.

PACKLINE CARGA AERODINAMICA

PARA los amantes de los deportes o aquellos que necesitan más capacidad de carga en sus turismos ya han llegado al mercado español los contenedores portaequipajes de la gama Packline, que distribuye Select Marketing, S. A. Estos contenedores, pensados para ofrecer la máxima capacidad de carga con un mínimo de resistencia al aire, se pueden montar fácilmente en cualquier tipo de barras de carga y existen distintos modelos y tamaños que se adaptan a cada necesidad.

La seguridad y la comodidad de uso están garantizadas. Los Packline se abren por detrás, lo que permite el acceso por los dos lados, y además disponen de dos pistones a gas para facilitar la apertura y cierre mientras que dos cerrajas y una cerra-

dura cilíndrica con llave aseguran el contenido. En total, la gama se compone de seis modelos, de los cuales en España están ya disponibles los tres de uso más frecuente con precios que van desde las 65.300 a las 90.000 pesetas. Como oferta de

lanzamiento en nuestro país, la marca regala un juego de barras con cerraduras para acoplar el contenedor al coche o un juego de enganches para esquís. Los pedidos se pueden realizar en el teléfono (91) 650 03 01, de Madrid.



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)





Hasta el momento, menos de cincuenta solicitudes se han presentado ante la Administración para importar de Europa un vehículo usado, con lo que las «barreras invisibles», que se van a endurecer, están dando el resultado apetecido. Al tiempo, la Comunidad Europea se prepara para establecer una política fiscal unitaria que igualará el precio de los automóviles en los países de su área.

IMPORTACION DE USADOS CARRERA DE OBSTACULOS

DESDE el primero de enero a la pasada semana, menos de cincuenta peticiones para importar un vehículo usado se habían presentado ante el organismo correspondiente, lo que confirma lo ya adelantado por MOTOR16 (ver número 100) respecto a las «barreras invisibles» que iba a imponer la Administración para amortiguar el impacto de la libre circulación de vehículos de segunda mano tras el ingreso en la CEE. Estas cifras fueron dadas a conocer, la pasada semana, por el subdirector de Industrias de Automoción del Ministerio de Industria, Antonio Farré, en el curso de unas jornadas sobre el sector

español de automoción ante el Mercado Común, en las que también participó el director general de ANFAC, Enrique Fernández Laguilhoat.

Fue precisamente el tema de los vehículos usados foráneos el que preocupó en más medida a los participantes y asistentes a las jornadas, frente a políticas globales en materia del automóvil. Farré explicó cómo la Administración española trasladó a los negociadores comunitarios su preocupación ante el peligro de una invasión masiva de V.O. europeos, dada la vejez de nuestro parque, extremo que fue comprendido por la Comunidad, aunque ésta hizo hincapié en el principio que rige en

los «doce» de libre circulación de productos.

Para Farré, la filosofía que empuja a los distintos Gobiernos a establecer ese tipo de barreras invisibles al comercio es la siguiente: un vehículo nuevo está sometido a una serie de reglamentos técnicos, que cumple un prototipo, con el compromiso del fabricante de no variarlo. Ahora bien, este principio se rompe cuando el vehículo tiene un propietario, con la consiguiente ruptura de obligaciones con el fabricante. De ahí que los Gobiernos exijan para circular controles y garantías rigurosos y duros.

Esa filosofía, trasladada a nuestro caso, se refleja en la petición por parte



de la Administración de una serie de condiciones para importar un V.O. Así, se exige un certificado de origen del país —a través del correspondiente organismo administrativo— que puede ser sustituido por un certificado del fabricante. En este caso, estos últimos se muestran reacios a facilitarlo; no lo niegan, pero lo ponen difícil, porque el mercado de V.O. no es obviamente el suyo. Entra luego en juego el tema de

la inspección técnica. Una resolución de Industria publicada en el «BOE» el pasado día 8 de marzo señala que las estaciones ITV de Cantabria y Las Palmas son las destinadas a pasar las revisiones de los V.O. importados. Nueva dificultad que no va a quedar ahí. Ahora se está estudiando una normativa que exigirá desmontar parcialmente el vehículo para comprobar si se han realizado reformas de importancia. Este



CIVIC BRITANICO.—La firma británica Austin Rover va a fabricar a partir del próximo año en su planta de Longbridge el modelo Civic de la multinacional japonesa Honda, aunque no es la primera vez que ambas



firmas colaboran. El modelo Civic, un producto típico japonés que se sitúa en el segmento de coches pequeños, será montado en el Reino Unido y llevará un componente local de piezas del 70 por 100. El destino de los coches —unos cinco mil al año— será los países de la CEE.

SEMSA-YAMAHA CRECE.—La Sociedad Española de Motocicletas (SEMSA) es la que participan mitad y mitad el grupo Banesto y la multinacional Yamaha, facturó en el pasado año 3.300 millones de pesetas, de los que 650 millones correspondieron a exportaciones. En el presente ejercicio se ha previsto que la producción se eleve a 14.000 unidades, frente a 11.000 en el anterior, invirtiéndose además 500 millones de pesetas para ampliar la gama actual. Asimismo, se quieren exportar 6.000 unidades al Mercado Común en este año.

requisito, cuyo coste correría a cargo del propietario, va a entrar en vigor en breve, según ha podido saber MOTOR16.

Estas trabas se traducen en las cincuenta peticiones que recogíamos más arriba. Y frente a las protestas de quienes afirman que estas prácticas van contra el libre comercio, los dos ponen-

SE podrá exigir a los importadores un desmontaje parcial para comprobar si se han realizado reformas de importancia

tes de las citadas jornadas coincidieron al afirmar que el Tratado de Roma no vela tanto por esa libertad como por la salud y la seguridad de los ciudadanos, extremo en el que se basan las distintas legislaciones gubernamentales.

En este sentido, el director general de ANFAC se refirió a la presión que sobre el mercado de V.O. español se está dejando sentir desde Europa, debido a la vejez de nuestro parque, y señaló que esa presión dejará de existir cuando nuestro parque se iguale en edad al europeo. Pese a todo, el futuro del mercado de importación de usados no es nada halagüeño —prácticamente no

GM VA DE DESPIDOS.—Los stock que ha acumulado en los últimos meses la multinacional norteamericana General Motors ha obligado a la firma a anunciar el despido temporal (entre una y dos semanas) de diez mil trabajadores de sus plantas en Estados Unidos. Estos despidos se producen al mismo tiempo que un plan de incentivos financieros con el que se pretende dar salida a esos stock. La noticia, lógicamente, ha caído como un bombazo en el Reino Unido, donde los laboristas se han apresurado a poner en cuestión la oferta realizada por GM para adquirir algunas divisiones de la nacionalizada British Leyland, como es el caso de Land Rover. Desde Detroit se han apresurado a contestar que los despidos no tienen nada que ver con su opción de compra. Sin embargo, la pelota sigue en el tejado.

SI BUSCA UN COCHE DE OCASION GARANTIZADO.

HAGA NUMEROS:

71

PUNTOS CLAVE REVISADOS A FONDO.

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

1.000

PUNTOS DE ASISTENCIA TECNICA.

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

12

MESES DE GARANTIA.

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

36

MESES PARA PAGAR.

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

En coches de ocasión, nadie ofrece más.

Haga números. Vaya a lo seguro.

**SU OCASION
GARANTIZADA**



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

ECONOMIA



La vejez de nuestro parque, causa de la presión del mercado europeo. Dentro de la propia Comunidad la importación de usados es insignificante

existe en la CEE—, ya que los profesionales operan en su propio país de una forma muy cerrada.

Fisco y futuro

El tema fiscal salió también a debate en las jornadas, con una postura unánime, aunque con matices: la imposición española al automóvil es exagerada. Fernández Laguilhoat insistió en rechazar el tipo incrementado del IVA para el sector. Farré, por su parte, distinguió entre impuestos a la adquisición del automóvil e impuestos a la tenencia y al uso de ese automóvil. Mientras que el primero de ellos es más alto en España que en Europa, los otros superan en la CEE a los españoles, lo que no deja de ser un elemento de distorsión del mercado.

Antonio Farré explicaría el cambio de tendencia que se está observando en Europa en materia fiscal sacando a co-

lación el reglamento 123 de las Comunidades, con el que se intenta, esgrimiendo la defensa del consumidor, la libertad de compra de un automóvil en cualquier país. A largo plazo, las autoridades comunitarias prevén el pago de los impuestos en el país donde se adquiera el automóvil. La idea es llegar en los años noventa a una unificación de tipos impositivos y de políticas fiscales en todos los terrenos, y se piensa aplicarlo primero en el automóvil como un bien muy demandado en el que es fácil establecerlo.

Y es que la Comunidad, que hasta ahora había demostrado escaso interés sobre la industria del automóvil, pese a su potencial, está despertando de su letargo. Relativamente hace pocos años, se daba a conocer un estudio, el «Informe Cecchini», en el que se sientan las bases del futuro de esta industria en Europa. En resumen, se prevé una real estabilización del mercado europeo si no topa con crisis coyunturales, un len-

to crecimiento no superior al 1,5 por 100 anual hasta el año 2000, una importante política de renovación del parque en cuanto se superen los choques petroleros (de hecho ya está sucediendo), dentro de un sector que será de competencia abierta, con libertad de intercambios y superación de barreras técnicas.

¿Cuál es el papel que juega España en este decorado? Las respuestas salidas de las jornadas fueron tajantes. La producción para la que la industria española está preparada es la de los segmentos medio y bajo, que representa un mercado de seis millones de coches en Europa, del que se puede llevar un buen bocado. El dibujo ideal de la industria española del automóvil a medio plazo pasa por aportar en 1990 una producción de 1.600.000 turismos anuales, con un mínimo de nuevas matriculaciones de 700.000 unidades.

Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA

PLAN MERCURIO EN CITROËN

DECIAMOS la pasada semana que Citroën-Hispania parecía haber encontrado la buena senda, a cuyo final se veían mejores resultados y expectativas. Es el ambiente que se respira en la empresa y que se cimenta en la puesta en práctica de su plan Mercurio, que la pasada semana fue explicado a la prensa en la factoría de Vigo por el consejero delegado y director general, Claude Satinet.

El objetivo del plan Mercurio es desarrollar un sistema participativo que dependerá, sobre todo, de la capacidad de trabajar en equipo a todos los niveles. Para ello, y según fue explicado, será necesario cambiar muchos hábitos de los sistemas productivos

tradicionales, que han creado una profunda división jerárquica entre los que piensan y los que sólo deben ejecutar las órdenes de los primeros. Lo que en Citroën llaman la tercera generación industrial, permitirá un desarrollo de la creatividad, una mejora de la eficacia, una implicación y



una toma de responsabilidad de todos y cada uno de los trabajadores de la empresa.

La respuesta industrial de este plan prevé la consecución de tres logros: cero averías en los elementos industriales de producción, cero defectos en los vehículos fabricados y cero stock, que permite un flujo de producción «just in time».

La primera experiencia piloto se ha desarrollado en el sector de sillería y el ciclo de producción de asientos pasó de cinco días a un día, con mejora de productividad de un 10 por 100 en mano de obra directa y una disminución de coste de obra directa de un 10 por 100 y una disminución del coste de materias de un 80 por 100. Además, se redujo a la mitad el stock en el sector en ensayo.

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 Clientes
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 ETB. **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 poseen unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cristal 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 noticias excitantes 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 Clientes, 403 bajos
Tels: (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUYC-E
Barcelona 08009 (España)

Mercado

ECOS DE LA SEMANA

SEAT, por medio de su financiera Finseat, ha puesto en marcha un plan, limitado a mil unidades, en el que se contempla el préstamo de 500.000 pesetas, sin intereses durante el primer año. Como es natural, esta oferta es para los mil primeros solicitantes y para determinados modelos.

EN bastantes concesionarios de Seat quedan unidades de los Volkswagen Passat de la antigua versión. Los des-



OFERTAS

● Madrid. *Particular*. Teléfono (91) 215 80 63.

ALFA-ROMEO SPIDER 2.000. Color: Rojo. 4.300 km. 1.950.000 pesetas.

● Madrid. *Bolsamovil*. C/ O'Donnell, n.º 33. Teléfono (91) 435 35 23.

FERRARI 308. 4 válvulas. Año 1985. Color: Negro. PVP: 7.500.000 pesetas.

CADILLAC SEVILLE DIESEL. Año 1982. Color: Azul metalizado. PVP: 4.500.000 pesetas.

● Valencia. *Valencia Import*. Teléfono (96) 374 54 12.

TRIUMPH TR-7. Matrícula: M-DT. Color: Amarillo. PVP: 1.100.000 pesetas.

● Madrid. *Teo Automóviles*. San Martín de la Vega. Teléfono (91) 691 30 47.

FORD CAPRI 2.0 S. Matrícula S-W. Color: Verde metalizado. PVP: 800.000 pesetas.

R-5 TURBO. Competición. Juego de neumáticos. Color: Verde y amarillo. PVP: 3.000.000 de pesetas.

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

JAGUAR MK-2. Año 1960. Color: Plata metalizado. PVP: 1.400.000 pesetas.

● Madrid. *Vagma*. C/ López de Hoyos, n.º 62. Teléfono (91) 411 67 44.

FORD GRANADA 2.8i. Año 1982. Color: Plata. PVP: 1.150.000 pesetas.

● Madrid. *Automóviles Hispano-Alemán*. P.º de la Castellana, 244. Teléfono 733 94 62.

PORSCHE 924. Matrícula S-F. Color: Marrón. PVP: 2.500.000 pesetas.

BMW 745. Año 1982. Color: Marrón metalizado. PVP: 4.500.000 pesetas.

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

SAAB 900 i. Año 1985. Color: Beige metalizado. 4 puertas. PVP: 1.600.000 pesetas.

● Madrid. *Dasauto*. Avenida Ciudad de Barcelona. Teléfono (91) 252 53 00.

PEUGEOT 505 STI. Matrícula M-EH. Color: Verde metalizado. PVP: 900.000 pesetas.

TAMBIEN General Motors ha puesto en marcha una oferta. En este caso consiste en el regalo de un autorradio-casete Philips, con su correspondiente seguro antirrobo, para todos los compradores de un Opel Corsa. El seguro es el ofrecido por Philips para todos los compradores de un autorradio AC-648/647 de la marca

cuentos por su compra alcanzan el 25 por 100 de su valor. Mecánicamente no hay diferencias entre estos antiguos Passat y las versiones 86. Estos sólo afectan a la carrocería e interiores.

PEUGEOT-Talbot prefiere dedicarse al vehículo de ocasión, por lo que su ofensiva en estos días se centra en una importante reducción en los intereses (el 10 por 100) para los compradores de un coche de segunda mano.

SANCHEZ Ferrero, uno de los concesionarios BMW de Madrid, ofrece, por medio de Citibank, unas concesiones especiales de financiación para todos los compradores de un automóvil de esta marca.

Ofrece muy diferentes modalidades de pago, que permiten aplazar el pago de los plazos hasta los cinco años sin tener que pagar entrada.

ESTADISTICA

FEBRERO MEJORA

Tenemos ya el avance de ventas de coches nacionales durante el mes de febrero. Faltan aún los importados, pero se aprecia una reactivación respecto al lastimoso resultado de enero. Excepto Citroën y Fasa, las demás marcas han mejorado respecto al mismo mes del año anterior. El R-11, con 5.262 unidades vendidas, ha sido el coche de más ventas, por delante del Opel Corsa (3.375) y el Peugeot 205 (3.170).

	Febrero			Enero-Febrero		
	1986	1985	%	1986	1985	%
Talbot-Peugeot	4.543	4.519	0,5	7.896	10.439	-24,4
Citroën	1.542	2.579	-40,2	2.535	5.315	-52,3
Fasa-Renault	10.236	11.410	-10,3	17.016	22.892	-25,7
Ford	5.254	4.936	6,4	7.322	10.773	-32,0
General Motors	3.375	2.529	33,5	5.380	6.458	-16,7
Seat	7.697	5.997	28,3	12.347	13.307	-7,2
Total	32.647	31.970	2,1	52.496	69.184	-24,1

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scopy SH-90*	79,6	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	226.495
XL-200 R	196	18	—	399.900
XL-200 Pita-D	196	18	—	409.000
VF-1000 R*	998	130	250	1.752.996

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

JAWA

390	343,5	23	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	550	52	170	649.000
KZ 550 S	550	55	—	726.000
KLR 600 E	594	46	—	653.250
GPZ 600 R	592	35	—	659.750
GPZ 600 R	598	35	—	1.149.750

KTM

116 125 End.	123,6	37,5	—	405.500
--------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	—	409.500
GS-250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 300	300	48	—	450.000
Bele 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	46	—	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	—	158.800
200 Linc.	198	9,7	—	191.850
200 Electr.	198	9,7	—	189.520

LAVERDA

1000 RGB	901	94	—	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	297.200
DG 7 212	212	—	—	296.000
DG 3 R	—	—	—	390.000
CRESTA	348,8	—	—	340.000
DG 11 4 Triump.	348,8	—	—	369.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	285.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	288.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.600
Enduro 300 H7	349,6	—	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	229.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 New	123,5	12	—	268.300
250 2-C	239,5	25	138	338.000
350 4-2	344,1	39	180	595.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	290.000
----------	-----	----	-----	---------

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	73	6,5	—	208.000
74 M-82 FD	71,6	8,8	—	238.316

RIEJU

Strade	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	390	—	—	635.000
GSX 550 ES*	549	56	180	895.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.046.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000

VESPA

Vale	48,7	—	—	85.120
Vespro	48,7	—	—	99.456
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	183.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	178.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	195.000
Via 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Via 200	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SH 250*	249	20	117	368.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	588.200
XT 600*	595	44	165	831.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



DISEÑO POR ORDENADOR

La empresa TVA, S. A., que fabrica rótulas de suspensión y dirección, barras de acoplamiento, husillos articulados y brazos de suspensión, ha incorporado a sus ya completas instalaciones un sofisticado equipo de diseño y fabricación asistido por ordenadores de alta tecnología.

El nuevo equipo Cad-Cam ha sido adquirido a Prime-Computer Ibérica, S. A. y se espera que tras su puesta en funcionamiento produzca efectos inmediatos en la gestación de nuevos productos, acortando los tiempos de puesta en fabricación y colaborando en un proceso de producción, donde la automatización será de primera línea.

MEDICINA Y PUBLICIDAD

Los laboratorios farmacéuticos Wyeth, en España Orfi, S. A., y la agencia de publicidad Puzzle han establecido acuerdos de colaboración en la comunicación científica de productos éticos para informar a la clase médica española. Estos acuerdos fueron firmados por el director de marketing de Wyeth, Roberto Piqué; el gerente de Puzzle, Manuel Bordas, y el responsable de la División Farmacéutica de la agencia de publicidad, Alberto García.

EN LETRA IMPRESA

«TRUCAJE de motores de cuatro tiempos», escrito por Miguel de Castro Vicente es un nuevo libro que acaba de sacar la Editorial CEAC dentro de su colección «Biblioteca del automóvil». A lo largo de las 280 páginas ilustradas con fotografías y dibujos el autor desarrolla los más modernos sistemas, operaciones y «trucos» para conseguir el máximo rendimiento de un motor sustituyendo solamente los elementos imprescindibles para evitar gastos excesivos y facilitar la tarea. El libro cuesta 1.425 pesetas.



UN BELGA EN FORD

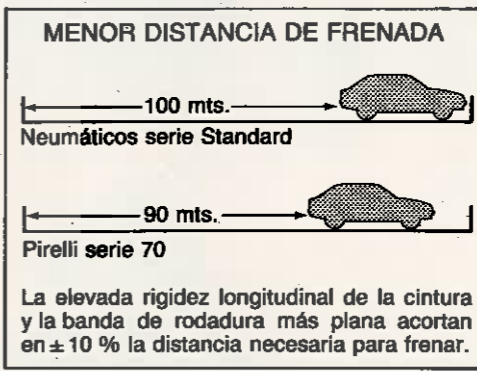
Harry Tokatlian ha asumido la dirección comercial de Ford España tras la marcha de Dave Lowsley a Estados Unidos. Este belga, que desde 1967 ha ocupado diversos cargos de responsabilidad en Ford Europa, llega a nuestro país después de haber sido director comercial de Ford Italia y ocuparse posteriormente de la dirección de operaciones para el Grupo Sur Europeo, cargo que incluía responsabilidades sobre las operaciones de ventas de Ford España.

Pirelli. Adelanta por tecnología.



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

rodaje del P4 en bloques encajados produce un desgaste más regular y por tanto mayor duración. El perfil bajo del P4 proporciona mayor área de contacto entre el neumático y el asfalto que mejora las prestaciones. Siga la huella de los que van delante. Siga a Pirelli.



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

Pirelli P4



A FONDO

FERRARI 308 GTO

FORTISSIMO

A Sandro Pertini le preguntaron, no hace mucho, qué coche le gustaría tener. El presidente italiano, apasionado, entre otras cosas, por el fútbol y el au-

tomóvil, no lo dudó: «Viajo muy a gusto en el Maserati Quattroporte que conduce mi chófer, pero si fuera joven no lo pensaría un momento y haría todo lo posible por conducir un Ferrari

GTO.» Seguro que no le habría sido difícil. La amistad que une a los dos hombres más populares de Italia es proverbial. Cada vez que va a Maranello, Pertini visita a Enzo Ferrari, como

VIRTUDES DEFECTOS

Potencia y funcionamiento del motor	Maletero de reducida capacidad
Comportamiento a alta velocidad	Ruidos del salpicadero
Dirección y frenos	Dirección dura a coche parado

suelen hacer casi todos los personajes ilustres que pasan por allí. Y a propósito de hombres ilustres, muchos son los que conducen un Ferrari. Herbert von Karajan, Jean Paul Belmondo o Mick Jagger, entre otros, saben lo que es disfrutar los placeres de estos coches.

También son muchos los que no han podido acceder al GTO y han movido Roma con Santiago para lograr uno de los doscientos trece ejemplares fabricados. Los teléfonos del *Commendatore* han sonado insistentemente buscando una recomendación. El propio Agnelli tuvo que interceder en favor de un íntimo. Lo cierto es que cuando este modelo fue presentado en el Salón de Ginebra de 1984, la serie prevista de doscientos ejemplares ya estaba adjudicada. En Ferrari tuvieron que ser inflexibles para conceder a cada concesionario una cifra proporcional a sus ventas totales. Esta escasez de GTO ha hecho que sus precios en el mercado de segunda mano se disparasen a las pocas semanas de aparecer. Su precio de catálogo en aquel Salón de Ginebra era equivalente a dieciocho millones de pesetas. Ahora, quien tiene un GTO no lo suelta por nada del mundo, pero

puestos a dar cantidades podemos decir que se ha realizado alguna transacción por el equivalente de veinticinco millones de pesetas. Muchos han ido a parar a Estados Unidos, a pesar de que no cumplen las severas normas antipolución norteamericanas. Han sido importados como prototipos para competición, y existe la anécdota de que un rico tejano se ha hecho construir una pista en su rancho para conducir allí sus Ferrari.

HACE CUATRO AÑOS

Fue en 1982 cuando Enzo Ferrari decidió crear el 308 GTO. Gilles Villeneuve ganaba grandes premios de Fórmula 1 con los motores turboalimentados, y el *Commendatore* hizo pasar la técnica de la sobrealimentación a sus coches de producción. Se creó un primer prototipo y los resultados fueron favorables, fabricándose a continuación una serie limitada. El cuaderno de cargas era el siguiente: debía ser un coche de altísimas prestaciones, absolutamente exclusivo, capaz de circular por carretera y con características lo



ALEX PICO



El GTO es el más rápido de los Ferrari de producción fabricados hasta el día de hoy: 305 kilómetros por hora de velocidad máxima.

suficientemente desarrolladas como para hacer de él un coche ganador en la pista. Pero lo cierto es que el GTO se ha convertido en una pieza de colección y nadie lo ha lanzado a las carreras.

Su mecánica de precisión va encubierta por una carrocería obra de Pininfarina —que colabora con Ferrari desde 1951—, pero fabricada por Scaglietti. Es un diseño que deriva del 308, presentado en 1975. Y no hubiera sido lo más difícil crear unas formas nuevas. Sin embargo, los responsables de marketing se aferraron a la perfección del 308 por considerar que encarnaba al ciento por ciento la filosofía de la marca, el espíritu de Ferrari. Pininfarina elevó éste a la máxima potencia, incrementando la anchura de las aletas en 19 centímetros, adoptando dos parejas de faros rectangulares en el frontal por encima de un prominente faldón y dando a la parte trasera un toque retro con

las salidas de aire, al estilo del primitivo GTO. De esta manera, si a un Ferrari se le mira como no se mira a ningún coche y se le mira más, ante el GTO las expresiones de admiración se ven prolongadas por gestos, exclamaciones y

apresurados avisos a los amigos para que acudan a verlo.

Ahora bien, lo más importante de esta carrocería no es su forma, sino los materiales empleados en su construcción. Si la tecnología más moderna de los coches de carreras por lo que a motores se refiere es el turbo, los otros protagonistas son los materiales de vanguardia que se utilizan para chasis, estructuras, carrocerías, etcétera. Y concretamente en 1982, el ingeniero británico Harvey Postlethwaite creó en Maranello una división de investigación en materiales *composites*. Los resultados de sus estudios se ven en los F-1 de la marca y también en el GTO. La carrocería es de fibra de vidrio. El capot es de plástico y kevlar (como los cascos de los pilotos) en estructura de nido de abeja. La armadura de los asientos también es de kevlar. Son detalles que han contribuido a aligerar el

conjunto. El GTO pesa 105 kilos menos que el GTB.

¡FUERA GADGETS!

Computadora de viaje, ordenador de a bordo, programador de velocidad. Ninguno de estos accesorios tan de moda hoy día está presente en el interior del GTO. Por no tener, no tiene ni reloj horario. En Ferrari detestan los gadgets. En el interior todo está en función de la conducción. Eso sí, el volante es un Momo forrado de piel y los asientos, tapizados de cuero, sujetan más de lo que podría parecer a primera vista.

El acceso al interior de nuestro coche tiene algo de misterioso. Un GTO no se prueba todos los días y éste concretamente está *sangrando*. No lleva encima más que los doscientos kilómetros que le han hecho en Maranello. Al abrir la puerta, mucho más ligera de lo que es normal en cualquier coche, ya se nota que es algo diferente. El habitáculo, todo negro, hace pensar en el de un prototipo de competición. Cuentarrevoluciones graduado hasta 10.000 vueltas y la clásica rejilla en aluminio de la que emerge la palanca del cambio confirman la hipótesis. En el núcleo del Momo, el inevitable *cavallino rampante* disipa las dudas. La posición al volante se adapta perfectamente a cualquier estatura. Junto al embrague, un generoso reposapié da el apoyo necesario. En el cuadro de mandos, además del cuentarrevoluciones, hay un velocímetro graduado hasta 320 kilómetros por hora. Entre ambos, dos manómetros indican la presión del aceite en el circuito de lubricación y la de soplado

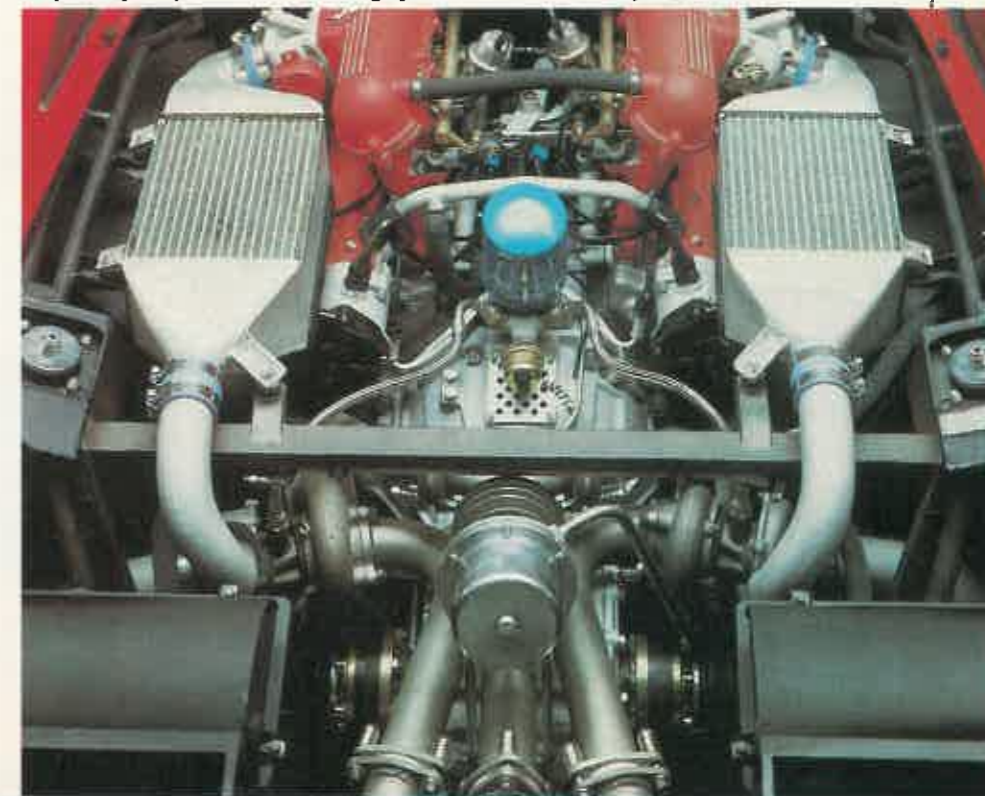
del turbo. En una discreta consola central, dos termómetros, temperatura del agua y del aceite, y el aforador de la gasolina.

Pero lo que más llama la atención en el habitáculo de este coche es la promiamente joroba que aparece entre los asientos. No es otra cosa que el motor. Va tan adelantado para lograr un óptimo centrado de la masas, que llega a internarse entre los ocupantes. La pared que los separa también es de nido de abeja y kevlar.

Este motor es un ocho cilindros

en V, pero en vez de ir colocado transversalmente, va en posición longitudinal. Es de aluminio, con dos árboles de levas en cabeza por cada línea de cilindros y treinta y dos válvulas. Las tapas de la distribución y los colectores de admisión delatan su nobleza al ir pintados en color rojo, como los Testarossa. Esto del color es como una fijación, y la totalidad de los GTO fabricados han sido pintados en rojo, rojo Ferrari. El motor va sobrealimentado por dos turbocompresores japoneses IHI, con una presión de soplado de 800 mi-

Cuatrocientos caballos de potencia que se manifiestan con sorprendente agresividad. En primer plano, la válvula de descarga y los turbos. A los lados, los «intercoolers»



FICHA TÉCNICA



FERRARI 308 GTO

MOTOR Disposición: Central longitudinal. Construcción: 8 cilindros en V a 90 grados. Bloque motor de aleación ligera y camisas de aluminio. Cuatro árboles de levas y cuatro válvulas por cilindro. Alimentación: Inyección electrónica Weber-Marelli, sobrealimentado por dos turbocompresores IHI. Potencia: 400 CV a 7.000 rpm. Par: 50,6 mkg. a 3.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: Trasera. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas y autoblocante. Embrague: Hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera.

FRENOS Sistema: Discos ventilados en las cuatro ruedas.

CHASIS Construcción: Tubular, con carrocería de materiales sintéticos. Suspensiones: Independiente a las cuatro ruedas, con trapecios tubulares. Llan-tas: De aleación; delante, 8 x 16 pulgadas; detrás, 10 x 16 pulgadas. Neumáticos: Goodyear NCT; delante, 225/55 VR 16; detrás, 265/50 VR 16.

DIMENSIONES Batalla: 2.450 mm. Vías del./tras.: 1.559/1.562 mm. Longitud: 4.290 mm. Anchura: 1.910 mm. Altura: 1.120 mm.

PESO 1.160 kg.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (km/h.) 305

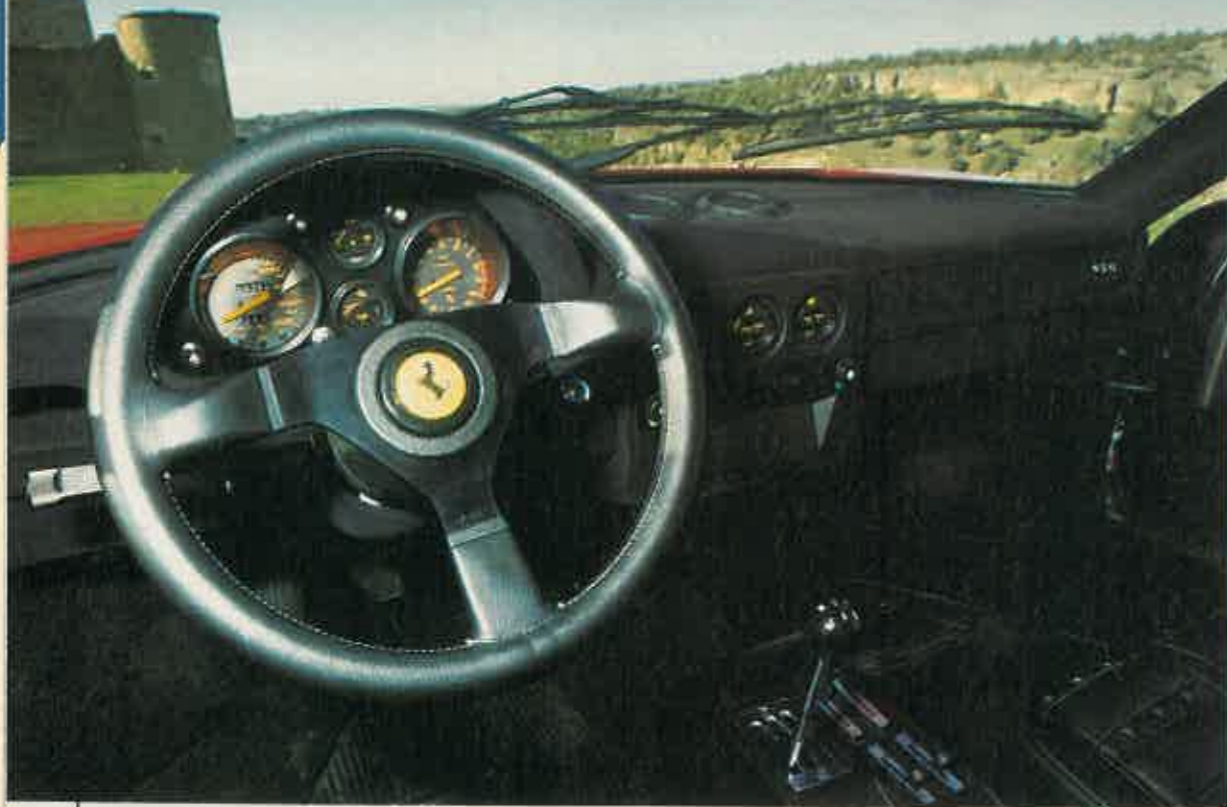
ACELERACION (seg.)
400 m. salida parada 12,7
1.000 m. salida parada 21,8
De 0 a 100 km/h. 4,9
De 0 a 200 km/h. 15,2

RECUPERACION (seg.)
De 60 a 120 km/h. en 5.^a 13,7

CONSUMO



	Litros
CIUDAD	
A 25 mk/h. de promedio	17,5
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	8,4
En conducción rápida	17,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de crucero	10,6
A 140 km/h. de crucero	15,8
A 180 km/h. de crucero	22,1
CONSUMO MEDIO	
PONDERADO	
Litros/100 km.	14,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	800



El interior es como el de un coche de carreras. En el velocímetro la cifra mágica: 320 kilómetros por hora. Bajo la palanca del cambio, la rejilla típica de los Ferrari. La primera se mete hacia atrás, como en el 126 C de Fórmula 1.

libres y sendos radiadores de refrigeración del aire de la admisión. Un sistema de inyección electrónica Weber-Marelli rige la alimentación, con una unidad que también controla el encendido. De esta forma se controlan al mismo tiempo los dos parámetros fundamentales para el funcionamiento del motor. Encendido e inyección no actúan separadamente, sino que integran recíprocamente sus propias funciones. La rapidez de respuesta de la electrónica y de los sensores permite controlar el funcionamiento del motor en frac-

ciones de segundo. De esta manera, a cada vuelta del motor puede variarse el avance del encendido y la cantidad de gasolina que entra en los cilindros. Esto es de vital importancia cuando las condiciones de funcionamiento cambian rápidamente: aceleración, desaceleración, entrada en acción de los turbos... En tales condiciones, el sistema elige automáticamente los valores óptimos para el mejor rendimiento del motor. El circuito de refrigeración tiene una capacidad de 22 litros.

La caja de cambio también es de

Ferrari, que en esta materia se ha hecho con una extraordinaria reputación. Tienen tanta fama como sus motores. Es de cinco marchas y el cárter está fabricado en aluminio y magnesio.

Todos los elementos mecánicos van soportados por un chasis tubular, siendo la distancia entre ejes superior en once centímetros a la del 308 GTB.

AL VOLANTE

El motor de ocho cilindros es el que define la personalidad de este coche. Se

chacho travieso se subió en el GTO y se dio un par de vueltas al circuito. Al principio tanteó y ya en la segunda vuelta las gomas dejaron marcas sobre el asfalto.

Cuando se bajó estaba exultante: «¡Joder, que aparato, tío. De aquí a allí me he puesto a doscientos!» Sus compañeros de Derbi, Aspar y Champi admiraron junto a él esta joya me-

cánica tan poco corriente. «Los radiadores del intercooler son Behr, como los nuestros.» Tombas, Garriga, los técnicos de Derbi creadores de las *Ballas Rojas*, no se perdieron detalle. Nieto les convenció con su entusiasmo: «¡Además sale a dos mil vueltas en quinta sin rechistar!» Para el campeón no hubo dudas: «¡Es lo mejor que he probado!»

El Ferrari GTO convertido en imán Nieto, Aspar y Herreros, entre sus admiradores



ANGEL NIETO

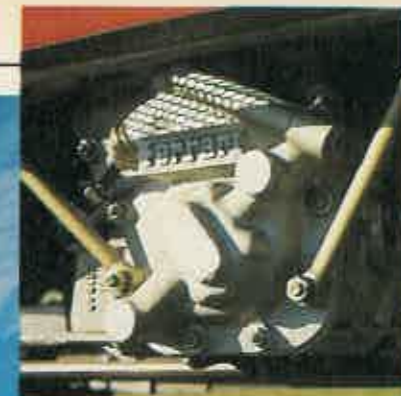
«¡QUE APARATO!»

Lo vio y se fue corriendo a por él: «¡Quita, quita. Déjame probar!» Angel Nieto no puede ocultar su pasión por los máquinas y siempre ha gozado conduciendo coches potentes. La prueba del GTO coincidió con los entrenamientos de nuestro campeón y Derbi en el Jarama. Angel no lo dudó un momento. Como un mu-



32/ Motor 16

A FONDO



arranca como los de carreras, apretando un sensual botón, que desencadena toda la potencia de la máquina. Igual que en el 126 C de Michele Alboreto, la primera se mete hacia atrás y también como en los coches de carreras el

cambio resulta duro. Luego, cuando se cambia con el motor alto de vueltas es de una rapidez sorprendente.

Una vez en carretera, la rapidez de la dirección (2,9 vueltas) llama la atención del conductor. Más que para con-

ducir ha sido pensada para pilotar. Responde a la más mínima insinuación y dirige el morro de la berlinetta con precisión milimétrica. El efecto se acentúa por las enormes gomas que calza, las Goodyear NCT (Neutral Control

En las aletas delanteras, no un escudo cualquiera, sino el de la Scuderia Ferrari, el equipo de competición de la marca italiana. La caja de cambio también es de fabricación propia y va firmada en su carcasa. La carrocería ha sido diseñada por Pininfarina y fabricada por Scaglietti.



Motor 16 / 33



GTO para la eternidad

TODOS los Ferrari están destinados a alcanzar la gloria, pero si los más prestigiosos coleccionistas tuvieran que decidirse por un modelo, es muy probable que el resultado final diera la mayoría al GTO de 1962. Fue el rey de las carreras de Gran Turismo de aquellos años y alcanzó el Campeonato del Mundo en 1962, 1963 y 1964. Lo diseñó el ingeniero Giotto Bizzarini, quien, sin embargo, no tuvo tiempo de saborear las mieles del triunfo, pues al poco tiempo salió de Ferrari.

El GTO de 1962 es uno de los coches más bellos de la historia. Sin embargo, no está firmado por ninguno de los maestros de la carrocería italiana. La diseñó el propio departamento de estudios de la Ferrari. El siguiente GTO, más parecido al LM, sí fue pintado por Pininfarina.

En total fueron construidos 37

ejemplares entre 1961 (los primeros coches se construyeron a finales de ese año) y 1964. Hoy, su cotización mínima son treinta millones de pesetas. La máxima ya depende de cada uno...

El motor del GTO también era un tres litros, pero con 12 cilindros en V y 306 caballos de potencia. Otro dato paralelo, la denominación GTO tuvo su origen en una confusión. GTO significa Gran Turismo Omologato. El coche primitivo se llamaba 205 GT, pero su inscripción para una carrera americana se hizo a través de un telegrama en el que se decía: «Ferrari 250 Gran Turismo Omologata.» Es decir, que el poder deportivo ya había homologado aquel modelo. Sin embargo, los americanos lo tomaron como denominación y así se quedó no sólo para el resto de sus días, sino también para bautizar al 308.



Theory), que se adhieren al asfalto y que en el tren trasero tienen una banda de rodadura de 265 milímetros.

El funcionamiento del motor es sorprendente. Acepta el callejeo sin protestar. El ralenti es perfectamente estable y las subidas de régimen son absolutamente progresivas. La entrada en acción de los turbos es mucho menos notoria que en la mayoría de los modelos dotados de este sistema de sobrealimentación; no hay comparación, por supuesto, con un Saab 9000 o con un R-25, en los que la fuerza llega de golpe. El GTO sorprende porque la erogación de la potencia empieza desde el primer momento. Casi no hay tiempo de respuesta, aunque su personalidad se manifiesta definitivamente a partir de 4.000 revoluciones por minuto. Desde ese régimen y hasta las 7.000, los cuatrocientos caballos del motor Ferrari aparecen uno tras otro. Los técnicos de Maranello han conseguido el mejor motor sobrealimentado de los que hay actualmente en coches de producción. El turbo no requiere esa atención típicamente necesaria en otros modelos para controlar las reacciones originadas en el momento de su entrada en acción. En ese sentido, también es un modelo de perfección.

El comportamiento se caracteriza por unas reacciones claramente definidas. En primer lugar, el conductor siente la carretera con una sensibilidad que no es normal. Es como si el GTO tuviera el don del tacto. De esta manera, sus reacciones se transmiten sin filtros y ayudados por la excelente dirección se controla con una facilidad que nadie sería capaz de presentir antes de ponerse a su volante. Pocos coches se manifiestan de manera tan noble. El reparto de masas es idóneo y, sobre todo, en curvas rápidas impresiona por lo bien que se aguanta. En las de radio amplio, negociadas a velocidades del orden de 180 kilómetros por hora, apoya y no se mueve. Gira completamente plano y con una sensación de aplomo, que demuestra lo que es la auténtica seguridad activa. Lo mismo que llaneando a 200 kilómetros por hora. A esa velocidad, la respuesta al acelerador es inmediata y, si se pisa a fondo, el coche se dispara hacia el delante. En autopista, a velocidades del orden de 260 kilómetros por hora, es asimismo sorprendente por su estabilidad. Los apéndices aerodinámicos lo pegan materialmente al suelo y no se separa de la trayectoria elegida. También los frenos son de una eficacia poco común. Cuatro discos autoventilados y cuatro pinzas Brembo de aluminio cumplen su cometido de manera progresiva, estable y potente.

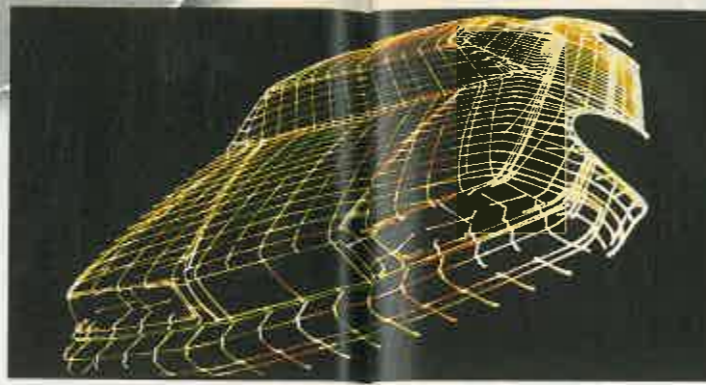
Por último, la capacidad motriz está a la altura del grupo propulsor con la ayuda de un diferencial autoblocante al 40 por 100, para que no se desperdicie ni un solo caballo. Seguro que Enzo Ferrari pensaría que era un crimen.

Alberto Mallo



NOVEDADES FORD '86

Ford: alta tecnología



en sus diseños, Ford utiliza el DAO, Diseño Asistido por Ordenador para comprobar las soluciones de ingeniería y diseño hasta la saciedad. Los Departamentos de ingeniería y diseño de Ford utilizan 400 terminales conectados a ordenadores en Europa y América.

ford aplica la tecnología más avanzada a sus motores. Prueba de ello son los nuevos motores, como el 2.0 OHC EFI, con inyección electrónica Bosch L-jetronic. El nuevo motor del Sierra RS



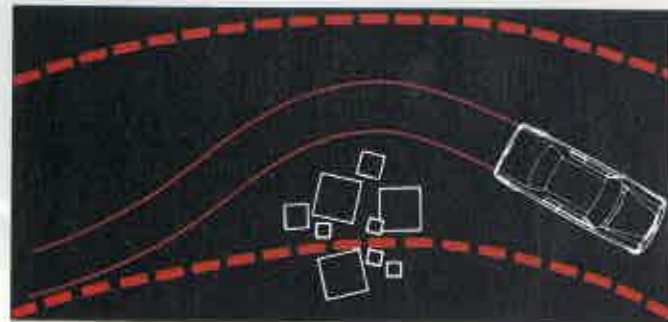
Cosworth, de 4 cilindros y 16 válvulas con inyección turbo alimentada. El nuevo motor de Fórmula 1 V6 turbo alimentado. La tecnología del motor Diesel de inyección directa del Ford Transit, que ahorra el máximo de combustible y da más potencia. Y una estrella de la tecnología Ford. Con un consumo homologado de 3,8 l/100 Kms., el motor del Fiesta 1.6 Diesel ha logrado sentar una pauta mundial en ahorro y rendimiento, que lo han convertido en el coche más económico de Europa.



el óvalo Ford es uno de los símbolos más reconocidos del mundo, y no sólo como fabricante de automóviles, sino que también ocupa destacadas posiciones en electrónica, comunicaciones, tecnología espacial, defensa, acero, plásticos, vidrio...

Toda esta experiencia e investigación en tecnología punta, Ford la convierte en aplicaciones directas para su automóvil. Por eso Ford y los coches que fabrica ocupan una posición líder en tecnologías de futuro.

una muestra de la tecnología aplicada a la producción de automóviles es la fábrica de Ford en Valencia. Dotada de los más avanzados sistemas de producción, que le permite ofrecer la más alta calidad y fiabilidad en todos sus productos. Un ejemplo es la aplicación de la ciencia robótica en la fábrica, con tecnologías capaces de detectar en los motores lo que los ojos humanos no pueden ver. Así fabrica Ford. Con el máximo control para ofrecer la más alta calidad.



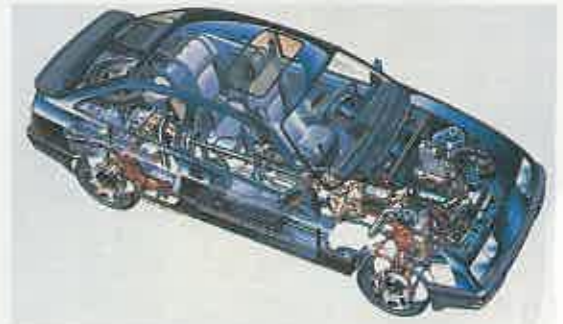
Sistemas de frenos antibloqueo.

El ABS garantiza una trayectoria de frenada que responde exactamente a la dirección trazada por el volante, incluso en las condiciones más difíciles de conducción. Unos sensores electrónicos en cada rueda envían información a un microprocesador y éste a un computador que regula la acción de frenado en milésimas de segundo. Este sistema lo incorporan de serie el Scorpio, y el Sierra Cosworth. Y es opcional en el Sierra XR4 x 4.

Y por primera vez en coches de la categoría de Ford Escort y Orion se ofrece el nuevo sistema de frenos antibloqueo, especialmente diseñado para coches con tracción delantera.

Sistema Ford de tracción a las cuatro ruedas.

Este exclusivo sistema proporciona un mayor par a las ruedas traseras que a las delanteras, para mantener la sensación de propulsión trasera. Y además posee diferenciales autoblocantes central y trasero, de acoplamiento viscoso, que proporciona un total control del patinamiento de las ruedas. Un avanzado sistema incorporado en modelos Sierra 4 x 4, Scorpio 4 x 4 y RS 200.



f

ord vuelve al mundo de la competición y de los rallies con un líder tecnológico. El RS 200, con motor 1.800 c.c., en posición central, con sobrealimentación por turbo compresor con intercooler e inyección electrónica por ordenador. Todo un desafío Ford.

Esta alta tecnología aplicada a sus productos, Ford la avala con las mejores garantías del mercado y la resume en dos palabras que siempre le identificarán:

diseño y calidad.



Nuevo Ford Fiesta

Mueve tu vida con los nuevos Fiesta. Con motores desde 957 hasta 1.597 c.c., el nuevo 1.4 CVH de 75 CV, o el Diesel 1.608 c.c. Con sus nuevos diseños exteriores y con más detalles interiores. Y con un equipamiento y confort que llenará tu vida de fiesta.

Nuevo Motor

1.4



Balear

¡Súbete al Fiesta mejor equipado y con el precio más divertido! Nueva tapicería. Nuevos embellecedores de ruedas y su nueva y llamativa franja lateral. Asiento trasero abatible 40/60. Con 4 ó 5 velocidades y motores 957, 1.117 c.c. y Diesel 1.608.



XR2

Vive 96 CV de emoción! Con un completísimo equipo exterior e interior. Con 5 velocidades y motor 1.600 CVH, capaz de alcanzar 180 Km/h. Y un precio de emoción.

Sport

Un coche de corazón deportivo. Con nueva decoración exterior y completo cuadro de instrumentos, con tacómetro y volante deportivo tipo XR2. Con 5 velocidades y motores 1.117 c.c. y el nuevo 1.4 CVH de 75 CV. ¡Gózalo!



Un estudiado salpicadero que facilita la conducción y le ofrece la máxima información de su coche. Con tacómetro, volante deportivo tipo XR2 y reloj digital de cristal líquido.



Un Fiesta que te dará mucha marcha.

El Fiesta C, con faros halógenos, reposacabezas ajustables y servofreno. Con motores de 957 y 1.117 c.c.

Y ahora ¡súbete! al Fiesta Diesel. El coche más económico de Europa, 3,8 l/100 Kms. Con motor de 1.608 c.c. y cinco velocidades de serie. En tres versiones: C, Balear y Ghia. Diviértete gastando mucho menos.

3,8
L/100 Km



Ghia

Un coche con todo lujo de detalles. Ahora con exclusivo exterior y nuevo tapizado interior en tejido Cashmere. Con molduras laterales, paragolpes y escudos protectores integrados. Con nueva consola portaobjetos y reloj digital de cristal líquido.

MOTORES	0.9	1.1	1.4	1.6	1.6 D
Pot. máxima	45 CV	50 CV	75 CV	96 CV	54 CV
C	4 vel.	4 y 5 vel.	—	—	5 vel.
Balear	4 vel.	4 y 5 vel.	—	—	5 vel.
Sport	—	5 vel.	5 vel.	—	—
Ghia	—	5 vel.	5 vel.	—	5 vel.
XR2	—	—	—	5 vel.	—

suéltate.

Nuevo Ford Escort

El nuevo Ford Escort 1986 le va a despertar los sentidos. Con nuevas líneas exteriores aún más aerodinámicas y su nuevo interior de diseño ergonómico, que lo hace todavía más agradable de conducir.

Con un completo cuadro de instrumentos, totalmente nuevo, que le ofrece la más completa información. En nuevas versiones CL, Ghia, XR3i, RS Turbo y Cabrio.



nuevos motores

La nueva gama de motores comienza con el motor 1.1, que es una nueva versión del experimentado motor OHV de 50 CV. Le sigue el nuevo 1.3 de 60 CV. El nuevo 1.4 de 75 CV incorpora los últimos avances en la tecnología de combustión optimizada.

La potencia del nuevo motor 1.6 ha aumentado hasta 90 CV. El 1.6 Diesel le ofrece la mejor combinación de economía y prestaciones en un vehículo de su clase.

En la tecnología de los motores de inyección, Ford Escort le ofrece su motor 1.6i de 105 CV, y si usted desea un vehículo con las más potentes prestaciones elija el motor 1.6 Turbo inyección de 132 CV. Toda una excepcional gama de motores.

Y, por primera vez en un coche de su categoría, usted disfrutará de la potencia con toda seguridad. Con nuevo sistema de frenos antibloqueo, especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera, opcional en su Escort con motor CVH.

MOTORES	1.1	1.3	1.4	1.6	1.6 D	1.6 i	1.6 Ti
Pot. máx.	50 CV	60 CV	75 CV	90 CV	54 CV	105 CV	130 CV
CL	4 vel.	5 vel.	5 vel.	—	5 vel.	—	—
Ghia	—	—	—	5 vel.	5 vel.	—	—
XR3i	—	—	—	—	—	5 vel.	—
Cabrio Ghia	—	—	—	5 vel.	—	—	—
Cabrio XR3i	—	—	—	—	—	5 vel.	—
RS Turbo	—	—	—	—	—	—	5 vel.

Cabrio

Un Escort especial para disfrutar del placer de conducir a cielo abierto. El Cabrio se ofrece en versión Ghia con motor 1.6 CVH de 90 CV o en versión XR3i 1.6 Inyección de 105 CV.



despierta los sentidos.

Nuevo Ford Orion



Los nuevos modelos de la gama Ford Orion le ofrecen todo el espacio y las prestaciones de un coche grande, con un tamaño mediano. Con nuevo y ergonómico diseño interior, que ofrece aún más comodidad al conductor y los pasajeros. Con nuevo y avanzado diseño exterior que le permite ganar más espacio y confort para su familia. Con suspensión independiente a las cuatro ruedas y la más avanzada tecnología en seguridad. El nuevo sistema de frenos antibloqueo, opcional en las versiones gasolina.

nuevas versiones

El Ford Orion se presenta en tres nuevas versiones. CL, GHIA y GHIA 1.6 inyección. Y con nuevos motores más potentes y económicos. En el Orion Ghia usted encontrará el gusto en los más pequeños detalles, y un equipo lleno de especificaciones especiales que le ofrece el más alto nivel de confort. La belleza de sus líneas exteriores se refuerza con marcos brillantes y estrechos en el parabrisas, luneta trasera y ventanillas laterales, y con tapacubos integrales.

Nuevo Ghia 1.6i

Un coche especialmente creado para quien prefiere dar a la elegancia y el confort del Orion un carácter deportivo. Con motor 1.6 Inyección de 105 CV. La conquista de la potencia.



Su nuevo interior le ofrece a usted y a los suyos una nueva dimensión en diseño, confort y espacio, que hará que los viajes más largos parezcan cortos.

Nuevo sistema de frenos antibloqueo.

Por primera vez en un coche de su categoría, Ford Orion le ofrece opcionalmente el nuevo sistema de frenos antibloqueo, especialmente diseñado para vehículos de tracción delantera, que le permite mantener el control total del vehículo en caso de frenada de emergencia, con independencia del estado de la carretera. Así conquista el Ford Orion la máxima seguridad para usted y su familia.

MOTORES	1.4	1.6	1.6 D	1.6 i
Potencia máxima	75 CV	90 CV	54 CV	105 CV
CL	5 vel.	—	5 vel.	—
Ghia	—	5 vel.	5 vel.	—
Ghia Inyección	—	—	—	5 vel.



la conquista del espacio.



Ford Sierra

El importado más vendido

Durante los últimos tres años Ford Sierra ha demostrado que por su diseño, uno de los más aerodinámicos del mundo; por su confort y prestaciones, y por su potencia y tecnología es el líder de los coches importados en España. Para mantener esta situación privilegiada, Ford Sierra sigue reforzándose con nuevos modelos más desarrollados y con nuevas tecnologías y motores.

Ghia 2.0i

Un líder en elegancia. Incorpora el nuevo sistema de inyección electrónica del motor 2.0i de 115 CV. Equipado de serie con módulo de información gráfica, dirección asistida, cerradura centralizada y con elementos opcionales tan sofisticados como el ordenador de consumo.



Sport

Un coupé de excepción. Con motor 2.0i de inyección electrónica de 115 CV, que le hará conocer el dominio de la potencia. Velocidad máxima, 190 Kms/h. Aceleración de 0-100 Kms/h. en 10,0 segundos. Asiento delantero regulable en altura para el conductor. Llantas de 14 x 5 1/2". Alerón trasero y diseño exclusivo de tres puertas.



Cosworth

Nuevo Sierra RS Cosworth 2.0 Turbo. Así se llega al poder. Con una aceleración de 0 a 100 Kms/h. en 6,9 segundos. Con la potencia de un motor Turbo inyección de 16 válvulas y 204 CV, que le permite alcanzar 240 Kms/h. Y con toda la seguridad del nuevo sistema de frenos antibloqueo ABS. Sierra RS Cosworth 2.0 Turbo. El poder a su alcance.

Nuevo Laser

La forma del éxito a un precio de éxito. Con nuevo motor 1.8 de 90 CV y 2.0 de 105 CV. Transmisión manual de cinco velocidades o automática. Con un equipamiento excepcional: elevalunas eléctricos, faros de largo alcance, tapizado especial en tejido Truro, nuevo frontal y nueva decoración lateral en los modelos 86.



XR4x4

Un Sierra muy especial. Con motor 2.8 de inyección electrónica, con 6 cilindros en V y 150 CV, capaz de alcanzar 210 Kms/h. Un motor muy especial. Y con la más sofisticada tecnología. Sistema de tracción a las cuatro ruedas, con diferencial autoblocante central y sistema de frenos antibloqueo ABS opcional. Ford Sierra XR4 x 4. El éxito de la potencia.

MOTORES	BERLINA					
	1.8	2.0	2.0 EFI	2.3 D	2.8 i	2.0 Turbo
Pot. máxima	90 CV	105 CV	115 CV	67 CV	150 CV	204 CV
Laser*	5 vel/aut.	5 vel/aut.	—	5 vel.	—	—
GL*	—	5 vel/aut.	—	5 vel.	—	—
Ghia*	—	5 vel/aut.	5 vel/aut.	—	—	—
Sport	—	—	5 vel.	—	—	—
XR 4 x 4	—	—	—	—	5 vel.	—
RS Cosworth	—	—	—	—	—	5 vel.

* También en versión familiar.

la forma del éxito.



Nuevo Ford Scorpio

Con ABS de serie

Le presentamos el mejor coche del año, Ford Scorpio. Por haber mejorado los standards de seguridad europeos, la medalla de Oro de Suecia. Por dinámica e ingeniería, el "Top Car" británico. Por perfección técnica, el premio Alemán de Seguridad en carretera. El Premier italiano, por diseño avanzado. Premio ABC al mejor importado del año. Y por ser el primer coche con sistema de frenos antibloqueo de serie, Premio Europeo al Mejor Coche del Año 1986.

Nuevo **CL**

Sobresaliente en seguridad, espacio, economía, potencia y confort. Así se define el Scorpio CL. Con la sofisticada tecnología del Scorpio, aire acondicionado y sistema antibloqueo de frenos ABS de serie. Su motor 2.0 EFI V6, le proporciona una velocidad máxima de 193 Km/h. y una aceleración de 0-100 Kms/h. en sólo 10,6 segundos.

Nuevo **4x4**

Con toda la sofisticación de las tecnologías más avanzadas. Con motor 2.8 de inyección V6 y cambio manual de cinco velocidades. Los avanzados sistemas incorporados a este Scorpio incluyen tracción permanente a las cuatro ruedas y diferencial autoblocante, que combinado con el sistema de frenos antibloqueo ABS hacen del Scorpio 4 x 4 un modelo único en su clase.

Nueva tapicería de cuero, disponible exclusivamente en la versión Ghia.



Coche del año 1986

Cincuenta y seis expertos de 17 países europeos han declarado al Ford Scorpio el mejor coche del año 1986.



COCHE DEL AÑO
1986
SCORPIO
THE DAILY TELEGRAPH •
AUTOPISTA • L'EQUIPE •
QUATTRORUOTE • STERN •
VI BILÄGARE • AUTOVISIE.



Ford Scorpio también se presenta en versiones **GL y Ghia**.

La belleza de su lujoso acabado, su amplitud y la ergonomía interior se unen a las más avanzadas tecnologías Ford. Con sistema Antibloqueo de frenos de serie y todo un conjunto de innovaciones que le harán disfrutar de una conducción segura y confortable.

MOTORES	2.0 EFI	2.8 i
Potencia máxima	115 CV	150 CV
CL	5 vel/aut.	—
GL	5 vel/aut.	5 vel/aut.
Ghia	5 vel/aut.	5 vel/aut.
4 x 4	—	5 vel.



diseñado por el futuro.

Nuevo Ford Transit

El nuevo Ford Transit, importado de Alemania, está a la cabeza de los mejores vehículos de su clase. Pensado y diseñado con las más avanzadas técnicas aerodinámicas y con motor Diesel de inyección directa, para ahorrar el máximo en consumo y ganar potencia. Lleno de detalles que los hacen duros y duraderos.

Confort y visibilidad.

El mayor espacio interior, el fácil acceso a la cabina, el exclusivo sistema de ventilación, la posición de dominio del asiento del conductor y su excepcional diámetro de giro (10,5 m.) hacen del Transit un vehículo tan confortable y fácil de conducir como un coche.



Capacidad de carga.

Su capacidad de carga útil llega a los 1.800 Kgs., con un volumen de hasta 8,4 m³. Con nuevas puertas deslizantes laterales de 1 m. de anchura y escalón incorporado.

La más amplia gama de vehículos.

Usted puede elegir entre cinco versiones del nuevo Ford Transit. Furgones de batalla corta y larga con techo semielevado. Kombi de tres, seis y nueve plazas. Y por primera vez, chasis-cabina de batalla larga. Los Transit cortos llevan transmisión de cinco velocidades y los largos poseen cuatro velocidades con overdrive, lo que le permite, mediante un selector, reducir

las revoluciones en 3^a y 4^a, logrando un total de seis velocidades. Así alarga la vida del motor y disfruta de una conducción aún más silenciosa. Ford Transit. El vehículo comercial medio más vendido en Europa.



MOTOR	2.5 D			
	68 CV			
Pot. máx.	Bat. corta 5 vel.	Bat. larga 6 vel.	Carga útil	Volumen c.c.
Furgón 100	x	—	978 Kg.	6,0/6,6
Furgón 120	x	—	1.288 Kg.	6,6
Furgón 190	—	x	1.800 Kg.	8,4
100 Kombi	x	—	6/9 Pasaj.	—
130 Chasis/ Cabina	—	x	1.660 Kg.	—

Nuevo Fiesta Van



Todas las ventajas que ofrece el Diesel más económico de Europa, 3,8 l/100 Km., combinado con 1,12 m² de superficie de carga. También con motor de 957 c.c. OHV y encendido electrónico, y con nuevo depósito de gasolina de 40 l. Y un equipamiento excelente que incluye sistema de escape de larga duración.

3,8 L/100 Km.

MOTORES	0.9	1.6 D
Potencia máxima	45 CV	54 CV
Van	4 vel.	5 vel.



duros y duraderos.

Las mejores garantías del mercado.



1 AÑO DE GARANTÍA.

Sin ningún tipo de limitación de kilometraje.

4 AÑOS DE SEGURIDAD MECÁNICA.

Cuatro años de cobertura opcional en piezas y sistemas mecánicos más importantes de su Ford.

6 AÑOS DE GARANTÍA ANTICORROSIÓN.

Una garantía exclusiva contra la perforación por corrosión de la carrocería para todos los coches Ford.

G ARANTÍA DE POR VIDA.

Su Concesionario Ford le garantiza, según contrato, que si usted ha pagado una reparación, jamás volverá a pagarlo, ni en piezas ni en mano de obra.



Diseño y Calidad

COMPARADOS
MOTOR 16

FRENTE A FRENTE

ALFA ROMEO 75 TD
CONTRA BMW 324d

DIESEL PARA LA JET



DOS nuevos modelos de importación, con motores diesel, prestigiosos y de categoría, han aparecido recientemente en el mercado nacional. Se trata del Alfa 75 y del BMW 324, rivales directos por concepción y categoría de coches y dirigidos ambos a un mismo segmento del mercado, adicto al producto impor-

tado. En efecto, los dos pertenecen al segmento medio alto y están provistos de motores potentes, aunque cada uno de ellos haya optado por soluciones diferentes.

En Alfa Romeo han partido del motor VM que utilizan otros modelos de la marca, al que se introducen importantes modificaciones: la arquitectura

es la misma, pero la cilindrada, pistones, bielas, cigüeñal y otros muchos elementos son completamente nuevos. También va equipado con un turbocompresor con intercambiador de calor aire-aire (conocido como *intercooler*) que aumenta considerablemente la potencia. Por tanto, nos encontramos ante un motor conocido, con sustanciales



El Alfa 75 TD tiene unas cualidades raras excepcionales. Las prestaciones están a la altura de las de un turismo de gasolina y el comportamiento es bueno, con unas reacciones alegres, y muy fáciles de controlar.



El BMW 324 d se distingue por su gran suavidad de manejo y por una comodidad de primera línea. Los técnicos de la marca germana han hecho especial hincapié en estos temas y no se han preocupado en exceso por conseguir unas prestaciones de alto nivel.

mejoras que le proporcionan un rendimiento excelente.

En BMW las modificaciones se han hecho a la baja. Toman como origen el motor del 524, pero le quitan el turbocompresor. De esta manera la gran potencia del modelo superior se ve fuertemente reducida —de 110 a 86 caballos—. La explicación dada por los técnicos de la marca germana para esta operación se centra en que la supresión de este elemento facilita bastante la conducción. Así, las bruscas reacciones del 524 se convierten en una gran docilidad en el caso del 324.

Hoy por hoy los vehículos de gasóleo siguen teniendo un indudable atractivo, porque la diferencia de precios entre el gasóleo y la gasolina todavía es importante y tardará algún tiempo, si es que algún día ocurre, en equipararse a otros países europeos donde esta diferencia es mínima. De momento, para la persona que recorra más kilómetros de lo que es normal a lo largo del año le compensa desembolsar una cantidad mayor en la compra, que luego amortizará con el tiempo. Otro de los argumentos de empresas de automóviles para seguir construyendo este tipo de vehículos es la menor carga impositiva que tienen en algunos lugares. Este bien

puede ser el caso de BMW, puesto que en Alemania pagan menos impuestos, para primar de esta manera a los vehículos diesel, que contaminan menos.

Las cualidades de los dos modelos que comparamos denotan los distintos enfoques que sus respectivos constructores les han querido dar. El Alfa 75 tiene unas prestaciones y un comportamiento de primera línea que entonan perfectamente con esa imagen deportiva de los coches de la marca italiana. El BMW pierde este carácter deportivo

que tienen la mayor parte de sus modelos hermanos, en favor de un confort y suavidad de manejo dignos de un turismo con esta categoría.

INTERIORES: ELEGANCIA Y CONFORT

Antiguamente los turismos de gasóleo ofrecían una serie de incomodidades que reducían de forma considerable el abanico de personas interesadas en adquirirlos. Sus ruidos, vibraciones y lo poco cuidado de su terminación hacían que mucha gente a la que económicamente le podría compensar su compra se echara atrás y prefiriera gastarse más dinero con tal de no llevar un vehículo casi exclusivo para los profesionales que pasan buena parte de su jornada al volante. En la actualidad este concepto ha cambiado y los fabricantes se han dado cuenta del interés que puede tener un diesel para un amplio sector de público. El esfuerzo hecho se ha notado y hoy tenemos coches de gran categoría y confort que llevan bajo el capó motores de gasóleo. Los

dos modelos que enfrentamos en esta prueba son claros exponentes de esta nueva filosofía: coches con una buena imagen y con una calidad digna de los más exigentes.

Los hombres de BMW han potenciado al máximo el confort, la buena terminación y la suavidad de manejo de una de sus últimas creaciones, el 324 d. En Alfa Romeo no se quedan atrás, pero, como veremos en el siguiente apartado, se han centrado más en el aspecto mecánico que en otra cosa.

Los asientos delanteros tienen unas formas anatómicas bien estudiadas y son amplios y cómodos en cualquiera de ellos. Buscando los pequeños matices diferenciadores nos quedamos con los del BMW, pues su mayor dureza origina un cansancio menor para nuestra espalda, después de llevar varios kilómetros sentados. Además, tienen la posibilidad de regularse en altura, algo de lo que carecen las butacas del Alfa 75. La única pega es que cuando el coche viene con la opción del techo practicable, la distancia entre el asiento y el techo se ve muy disminuida y un conductor alto tendrá que ir muy recosta-

do para no darse arriba con la cabeza. Esto ocurre aun con el asiento en su posición más baja. Detrás, las diferencias no son tan apreciables y pueden viajar hasta tres personas con un alto confort.

En el nivel de equipamiento la cosa cambia y la ventaja se vuelve a favor del Alfa, con un amplio margen. El BMW 324 d viene escasamente equipado de serie y para conseguir un buen número de elementos que aumenten el lujo o simplemente la comodidad hay que recurrir a una larga lista de opcio-

nes, con el consiguiente encarecimiento del coche. Por el contrario, los Alfa 75 turbodiesel que se traen a España vienen muy equipados y no tienen opciones posibles. Algunas cosas como la dirección asistida o las llantas de aleación, por las que en Italia hay que pagar un sobreprecio, aquí las montan de origen. Lo que sí son muy parecidos son los cuadros de instrumentos, aunque también con ligera ventaja para el italiano, que lleva un manómetro de presión de aceite del que carece su rival.

En espacio interior están bastante igualados. El Alfa es tres centímetros y medio más ancho en la parte delantera, lo que se contrarresta con la mayor superficie del asiento trasero del BMW. El sitio disponible para las piernas de los pasajeros en la parte posterior es similar en ambos casos. De cualquier forma, las cinco plazas que por ley tienen estos vehículos pueden ser ocupadas sin ninguna estrechez.

Una vez más, en el capítulo de acabados el primer puesto va a parar a la industria germana. Al BMW no se le pueden poner objeciones en este aspecto, porque todos sus materiales son de primera calidad y los distintos elementos encajan a la perfección sin producir ruidos y sin desprenderse, de no ser

FICHA TÉCNICA



ALFA 75 TD

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.995 c.c. (88x82 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por engranajes. Alimentación: Bomba inyectora, con turbo. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 49 litros. Potencia máxima: 95 CV a 4.300 rpm. Par máximo: 19,6 mkg. a 2.300 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 24,4 km/h.; 4.ª, 32,4 km/h.; 5.ª, 39,4 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS Sistema: Discos en las cuatro ruedas, con servo.

SUSENSIONES Tipo: Independiente delante y eje De Dion detrás.

RUEDAS Llantas: De Aleación, de 5,5x13 pulgadas. Neumáticos: 185/70 TR 13.

PESO En orden de marcha: 1.190 kg.

CONSUMO



	Alfa BMW	
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 26,4 km/h. de promedio	9,9	9,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de crucero	6,0	5,9
En conducción rápida	9,9	9,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de crucero	7,8	7,7
A 140 km/h. de crucero	8,6	8,2
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.	8,5	7,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	525	645

SONORIDAD



	Alfa BMW	
	dB(A)	
Al ralentí	56,6	56,9
A 60 km/h.	67,2	61,4
A 90 km/h.	69,4	65,2
A 120 km/h.	72,4	68,5
A 140 km/h.	76,5	71,5
A tope	80,4	74,5

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

FICHA TÉCNICA



BMW 324 D

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 2.443 c.c. (80x81 mm.). Cigüeñal: De 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Bomba inyectora. Compresión: 22 a 1. Tipo de carburante: Gasóleo. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 86 CV a 4.600 rpm. Par máximo: 15,5 mkg. a 2.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,6 km/h.; 2.ª, 15,9 km/h.; 3.ª, 24,4 km/h.; 4.ª, 32,1 km/h.; 5.ª, 40,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 TR 14.

PESO En orden de marcha: 1.155 kg.

Precio en la calle:
2.288.375 ptas.

Fecha de presentación: Enero de 1986.
Fabricante: Alfa Romeo Española, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 35.
Plazo de entrega: inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones
- Comportamiento
- Equipamiento

DEFECTOS

- Ruido y vibraciones del motor
- Visibilidad hacia atrás, reducida
- Sensible al viento lateral

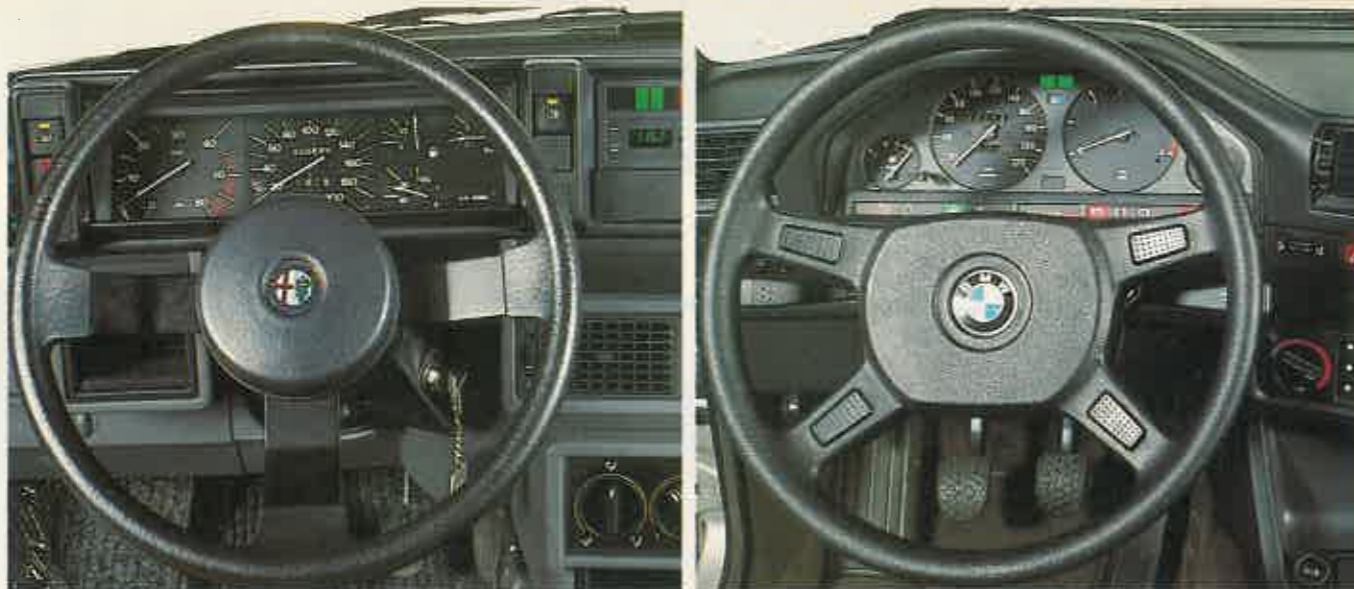
Precio en la calle:
2.909.925 ptas.

Fecha de presentación: Diciembre de 1985.
Fabricante: BMW Ibérica, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.
Número de talleres: 47.
Plazo de entrega: inmediato.

VIRTUDES

- Suavidad de manejo
- Confort de marcha
- Buena terminación
- Motor ruidoso al ralentí
- Prestaciones algo bajas
- Equipo opcional exagerado

FRENTE A FRENTE



Los cuadros de instrumentos son completos y muy legibles. El del Alfa lleva un manómetro de presión de aceite del que carece su rival.



Los asientos delanteros son cómodos y recogen bien el cuerpo. En el BMW la dureza es mayor, lo que se agradece después de algunos kilómetros.



El espacio en la parte trasera es similar en ambos modelos. Cinco adultos viajan sin estrecheces en cualquiera de los dos coches.

por malos tratos. En el Alfa la utilización de plásticos es mucho más abundante, y el aspecto, en general, ofrece menos confianza que en el coche alemán.

En lo que a posición del conductor se refiere, no nos atrevemos a decantarnos por ninguno de los dos modelos. Las múltiples posibilidades de regulación, tanto de asientos como de volantes,

hacen que cualquier conductor, tenga la talla que tenga, se acople a su gusto sin la más mínima complicación.

**AL VOLANTE:
EL GENIO LATINO**

Las características técnicas de estos vehículos nos dan una idea de por donde van a ir los tiros cuando se trate de pisar el acelerador. El motor del Alfa 75 desarrolla nueve caballos más que el del BMW, gracias a la sobrealimentación del turbocompresor con *intercooler*. Pero lo que quizá es más importan-

FRENOS		
DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)		
	Alfa	BMW
A 60 km/h.	11,7	12,8
A 100 km/h.	32,1	36,0
A 120 km/h.	54,8	52,0

PRESTACIONES		
	Alfa	BMW
VELOCIDAD MÁXIMA (km/h.)	165,1	159,3
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,9	20,1
1.000 m. salida parada	34,9	36,3
De 0 a 100 km/h.	12,5	15,1
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	19,7	21,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	22,2	23,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	35,7	37,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	39,6	40,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	10,0	15,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	10,6	18,1



El más vendido en Alemania.

Durante los 10 últimos años.



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 patrocinado por la revista alemana "Auto, Motor und Sport".

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

IMPORTADO POR SEAT.



El motor del Alfa ofrece un rendimiento brillante. Su elasticidad es más que notable, lo que unido a una caja de cambios con unos desarrollos adecuados, proporciona una buena capacidad de recuperación al coche.



El motor del 324 es el mismo que emplea su hermano mayor —el 524—, pero se le ha quitado el turbocompresor. La potencia se ve reducida de 110 a 86 caballos, con lo que las prestaciones quedan perjudicadas.

te es la mayor elasticidad de la mecánica italiana. En efecto, el motor del Alfa empuja desde más bajas revoluciones y lo hace, además, con mucha más alegría que el de su contrincante. Si a esto unimos que los desarrollos de la caja de cambios son más cortos y adecuados en el 75 que en el 324, el resultado final es que la capacidad de recuperación es muy superior en el coche de origen latino. Este también es más rápido en velocidad máxima así como en aceleraciones, partiendo desde parado.

En conjunto, produce muchas más satisfacciones conducir el Alfa 75 que el BMW 324. El tirón que tiene el primero de ellos contrasta fuertemente con la docilidad y suavidad del segundo. La carrocería del 324, las suspensiones y demás reglajes del coche están pensados para soportar potencias que duplican a la de este modelo, por tanto, ni aun exprimiendo al máximo las posibilidades de la mecánica nos encontraremos nunca ante una situación apurada. Sólo con unas condiciones climatológicas adversas o en pavimentos muy deslizantes el vehículo alemán mostrará una cierta tendencia a derrapar de la parte trasera, que se corrige

sin la más mínima complicación. Una pequeña variación de la trayectoria con el volante y levantar ligeramente el pie del pedal del acelerador bastarán para que todo vuelva a la normalidad. En circunstancias favorables su comportamiento es totalmente neutro y se puede circular deprisa con un alto margen de seguridad.

El Alfa 75 TD, sin embargo, está encaminado hacia aquellas personas que, a pesar de comprarse un diesel por motivos de ahorro en el combustible y de mayor fiabilidad, no renuncian a vivir emociones fuertes al volante. La alegría del motor conectada a las ruedas traseras le convierten en un turismo nervioso, pero fácil de adiestrar. Cuando nos encontramos con la aguja del cuentarrevoluciones en una zona donde la potencia es abundante habrá que dosificar el acelerador en curvas con trazado retorcido. En estas circunstancias la parte trasera deslizará progresivamente hacia el exterior del viraje, pero sin presentar ningún peligro. Es más, un conductor hábil con el volante se divertirá de lo lindo y podrá hacer auténticas diabluras sin perder el control.

La capacidad de frenada es similar y

EQUIPAMIENTO

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

Opciones del BMW 324 D

Diferencial autoblocante 25 por 100, 56.900; sistema antibloqueo de frenos (ABS), 287.700; dirección asistida, 100.500; volante deportivo de piel, 28.800; volante deportivo de cuero, 22.800; suspensión deportiva, 38.600; suspensión para arrastre de remolque, 6.300; neumáticos BMW de perfil bajo, 23.100; neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación, 134.600; neumáticos de perfil superbajo con llantas de aleación, 170.500; protector de cárter, 17.800; pintura metalizada, 61.300; cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina, 38.700; antirrobo con alarma y cerradura especial, 75.900; espejo retrovisor eléctrico lado pasajero, 13.200; espejos eléctricos con sistema antivaho; cerradura de puerta del conductor y toberas limpiaparabrisas calentables, 31.600; spoiler delantero y trasero, 45.800; techo corredizo e inclinable mecánico, 93.200; techo corredizo eléctrico, 130.200; elevavinas eléctrico delantero, 72.600; elevavinas eléctrico, 133.000; cortina retráctil trasera, 17.600; triángulo señalizador y equipo primeros auxilios, 6.100; alfombras en velour, 12.900; guantero con cerradura, 3.100; bolsa de esquí, incluye reposabrazos trasero, 23.800; asientos deportivos BMW, 84.500; asientos deportivos Recaro, 94.800; calefacción asientos delanteros, 41.700; limpia y lavafaros, 55.300; regulador luz de cruce interior, 7.800; faros antiniebla, 20.500; aire acondicionado, 218.900; control de velocidad automática, 51.200; instalación preequipo de radio, 27.700.

buena en ambos casos, pero conviene hacer pequeñas matizaciones. El Alfa lleva un compuesto de pastillas de calidad blanda, lo que hace que el coche pare en pocos metros aun con los frenos fríos, como puede ser nada más salir del garaje. En cuanto se abusa un poco de ellos, en la bajada de un puerto de montaña, por ejemplo, pierden eficacia con rapidez, porque las pastillas cogen altas temperaturas en poco tiempo. Lo contrario ocurre con el BMW; sus frenos son igualmente buenos, pero con la ventaja de que el listón está más alto para que su eficacia empiece a disminuir. Se puede, ade-

¡ENCIENDE EL RITMO DE TU VIDA CON CINZANO BITTER SODA!



¡Y GANA!

- 2 Suzuki Santana ¡Ponle fuego al desierto!
- 2 BMW K100 ¡Derrite el asfalto!
- 2 lanchas Glastron con motor Suzuki 40 HP ¡El mar en llamas!
- 80 pares de skis Fischer con fijaciones Salomon 347 ¡Enciende la nieve!

Tómate un Cinzano Bitter Soda, el bitter genuino, y gana cualquiera de estos excitantes premios. Rellena el cupón adjunto y envíalo a Cinzano, S.A., Apartado de Correos 9199 de Barcelona. El sorteo de los premios entre todas las cartas recibidas, se celebrará ante Notario el día 30 de Abril de 1986. ¡Suerte!

¡EL BITTER GENUINO CON EL SABOR QUE TE ENCIENDE!

¡Alegre! ¡Fresco! ¡Ligero!

Cinzano Bitter Soda es el Bitter natural elaborado a partir de vinos selectos. ¿Qué graduación de alcohol tiene el Cinzano Bitter Soda? (Tómate uno y descúbrelo en la etiqueta).

¿Cómo pides el Cinzano Bitter Soda para que te sirvan el bitter que realmente quieres? (Señala con una X).

- ¡Un Bitter! ¡Un Bitter Soda!
- ¡Un Cinzano Bitter! ¡Un Cinzano Bitter Soda!
- ¡Un Bitter Cinzano! ¡Un.....!

Nombre: _____

Dirección: _____

Teléfono: _____

Ciudad y Dto. Postal: _____

Provincia: _____





La curvas algo cerradas el Alfa tiende a irse del eje trasero, pero esto se corrige sin el menor problema.



El comportamiento del BMW no crea ninguna dificultad; aun yendo deprisa ofrece una seguridad elevada.



más, montar un sistema ABS como opción, con lo que la mejora es muy notable.

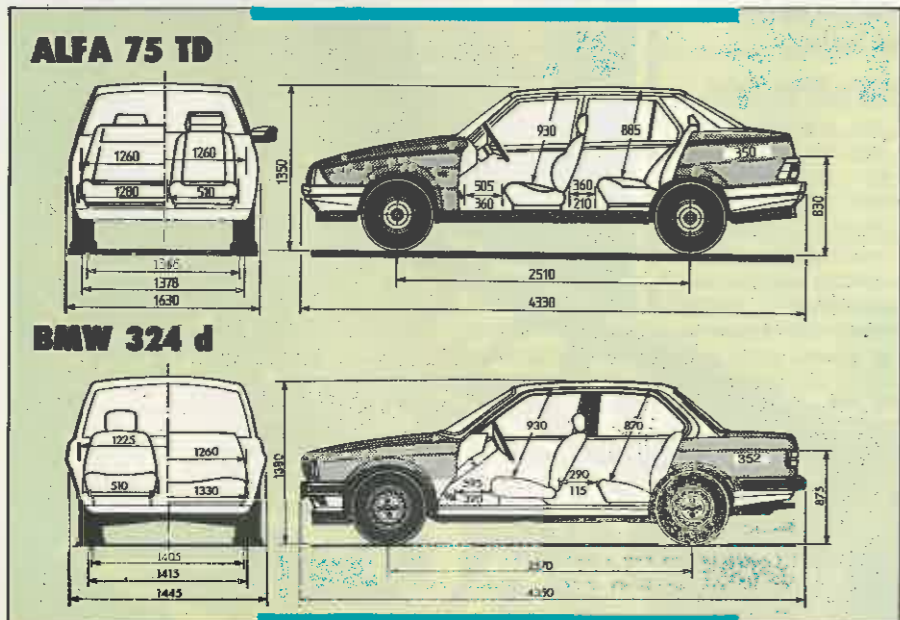
Las direcciones son agradables y tienen un buen tacto, pero cada coche emplea sistemas diferentes. La del BMW es de desmultiplicación variable, es decir, se endurece y se hace más directa según aumente el ritmo de marcha, con lo cual se obtiene siempre una sensibilidad perfecta. La del Alfa es una dirección asistida, con un grado de dure-

za óptimo para tenerla siempre bajo control.

El coche germano se muestra más parco en consumo que su rival, aunque las diferencias no son significativas.

También el manejo de la caja de cambios es mejor en el BMW. Las marchas entran sin la menor resistencia y con suma precisión. En el Alfa, sin embargo, la palanca muestra una ligera aspereza que afecta más a la comodidad que a la eficacia.

Jaime Hernández



CONCLUSION: PODEROSO CABALLERO ES DON DINERO

Lo primero que salta a la vista es que cada coche tiene un tipo de cliente potencial. El BMW 324 d va dirigido a aquellas personas tranquilas, que hagan un buen número de kilómetros al año y que no quieran renunciar a un confort de marcha y a una suavidad digna de los automóviles más prestigiosos. La rapidez, para ellos queda en un segundo plano, no excesivamente importante en un diesel.

En Alfa Romeo no se han quedado atrás en lo referente a presentación y comodidad, como demuestra el hecho de que su equipamiento sea más completo que en el modelo alemán. Pero lo que una vez más ha preocupado principalmente a los técnicos de la marca es el comportamiento en carretera y las prestaciones. Su idea es que quien compre un Alfa Romeo, aunque sea con motor de gasóleo, tiene que llevarse un automóvil con la agilidad y la brillantez de respuesta que se espera de los modelos de esta marca. Así, han logrado un producto sorprendentemente rápido, sin nada que envidiar a otros turismos con motores de gasolina.

La cuestión parece fácil, pero llega el momento de la decisión final y nos vamos a las páginas de precios..., donde viene la sorpresa. Dos vehículos tan similares como son el Alfa 75 TD y el BMW 324 d tienen una diferencia de precio de más de seiscientos mil pesetas, a favor del italiano. Si encima tenemos en cuenta que ofrece un equipo superior y unas cualidades ruterías mejores, parece evidente cuál va a ser la elección definitiva. De todas formas, BMW tiene un nombre acreditado y un prestigio de calidad forjado a lo largo de muchos años, que para algunos que buscan confort e imagen bien puede valer esa diferencia.

BALANCE FINAL		
	Alfa	BMW
Velocidad máxima	1.0000	2.0000
Acceleraciones	1.0000	2.0000
Recuperaciones	1.0000	2.0000
Consumo	2.0000	1.0000
Transmisión	1.0000	2.0000
Caja de cambio	1.0000	2.0000
Bravura	1.0000	1.0000
Dirección	1.0000	1.0000
Comportamiento	1.0000	2.0000
Aptitudes urbanas	1.0000	2.0000
Autonomía	2.0000	1.0000
Habitabilidad	1.0000	1.0000
Maletero	1.0000	1.0000
Confort	2.0000	1.0000
Posición conductor	1.0000	1.0000
Sonoridad	2.0000	1.0000
Equipamiento	1.0000	2.0000
Calidad-precio	1.0000	2.0000

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

SIGLO XX HISTORIA UNIVERSAL 36



ROMAN OROZCO, FELIX BAYON, CARLO A. CARANCI, NELSON MARTINEZ, GONZALO SANSEGUNDO, VALERIANO BOZAL, MIGUEL BAYON y J. MANUEL GIRONES

El mundo de hoy La revolución informática

LA HISTORIA QUE VIVIMOS, EN EL ULTIMO TOMO.

Un análisis de la actualidad hecha ya historia. Temas candentes, como: "Los Estados Unidos de Reagan", "La Unión Soviética de Breznev a Gorbachov" y "Cambios políticos y crisis económica en Iberoamérica". Un fenómeno que marca nuestros últimos años: "La revolución informática" y, además, "El mundo de los deportes", "Diez años de conflictos (1975-1985)", "El arte en los años 80"

y "De la transición al primer Gobierno socialista". Todo ello en el tomo 36 de Siglo XX Historia Universal.

Siglo XX Historia Universal. La más completa revisión del siglo que vivimos, de Historia 16.

Leo Burnett



NO DE MAS VUELTAS

CONFIE EN PROFESIONALES

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

200 automóviles
en STOCK

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.

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

VENDO o cambio fórmula TT 1.800. Motor Seat. Suspensiones VW delanteras y traseras. Ruedas Serpha nuevas. Tel. (947) 11 12 79.
JEEP Bravo Rojo. Ruedas anchas. Capota blanca. Asientos altos. Motor nuevo. Garantía 6 meses. Tel. (91) 255 63 93.
CITROËN CX Palas 2.400. 47.000 kms. Perfecto. 480.000

otas. Manuel. Tel. (96) 332 22 92.
BERI. Servicio Oficial. Furgonetas Fiat Ducato.
BERI. Mercedes 280 SE. M-AX.
BERI. Mercedes 240. B-EF. Diesel.
BERI. Mercedes 230. Gasolina, a matricular.
BERI. Fiat Ritmo, descapotable dos puertas, Z-U.
BERI. R-5 Turbo, biplaza-competición.
BERI. Seat-2.000 Competición.
BERI. BMW 520, automático. Z-L.

Tel. (91) 650 09 47. Tardes.
PARTICULAR vende VW Buggy de cine. Interesados llamar teléfono (977) 702 21 76.

BUSCO Ranger Rover a cambio de obras de arte. Tel. (911) 43 55 39. Juan Manuel.

ROVER 2.400 TD. Tel. 255 91 57. Madrid.

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

OPEL 1.900 GT Rojo. Inmejorable estado. Tel. (91) 255 86 22.

PEUGEOT 504 Diesel M-DS. Muy bien de todo. Precio interesante. Tel. (91) 255 86 22.

OLDSMOBILE Modelo Cutlass 2 puertas, automático. Tel. (91) 256 17 17.

VW Golf GTI. Año 1982. Negro. Extras. Tel. (91) 256 17 17.

CITROËN CX GTI. Bien cuidado. Pocos kms. Tel. (91) 255 86 21.

PANDA 40. Descapotable. M-FX. 18.000 kms. Prácticamente nuevo. Tel. (91) 255 86 21.

FORD Fiesta Balear. M-GD. 18.000 kms. Prácticamente nuevo. Tel. (91) 255 86 21.

ANDREU, S. L.

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL
EL MEJOR SURTIDO EN ACCESORIOS

Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados - Techos solares, etc.

MONTAJES EN EL ACTO

**Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA
ANDREU, NO LO BUSQUE**

FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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

AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

AGENCIA OFICIAL,
COSLADA, 5
TEL. 255 91 57
28028 MADRID

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS



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

DISTRIBUIDOR-INSTALADOR
OFICIAL BATERIAS
SONNENSCHN

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

PEUGEOT 205



CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION
ESPECIAL

MOTORLANDIA, S.A.

EXPOSICIONES:
PASEO DE LA CASTELLANA, 268. Tel. 773 96 96-64
PLAZA REPUBLICA DOMINICANA, 6. Tel. 457 65 65-30
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2.

SERVICIO Y RECAMBIOS:
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2. (Esquina a carretera de Burgos, km 5.) Tels. 202 81 40-41

SU CONCESIONARIO
PEUGEOT TALBOT

Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESSES Y
LAMBORGHINI
COMPRA Y VENTA DE COCHES
DEPORTIVOS

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

CAMBIAR MOTOR

TENGO un amigo en Villafraña que posee un Seat 124 L con bastantes años a sus espaldas. Hace pocas fechas ha tenido problemas con su motor, por lo que en su taller habitual le informaron que se lo tenían que reparar por completo.



Estuvo este citado amigo buscando solución por otros cauces, y un conocido de su familia le ofreció un motor, también Seat 124, y de la misma cilindrada, con 30.000 kilómetros, que había quitado a un coche suyo para cambiarlo por uno de gasóleo; lo llevaron al taller para que se lo vieran, y le dicen que está flamante. Así pues, decide comprarlo y montarlo en el coche. Al comentármelo este amigo, le pregunto si le han dado permiso en Industria y me contesta que qué permiso es ése, pues en el taller no le han dicho nada en absoluto. Yo, por mi parte, le he comentado que en su permiso de circulación figura el número de motor y que, en cuanto comiencen las revisiones de Industria para turismos de más de diez años, se lo pueden descubrir, y que pienso que eso debe conllevar una sanción, por lo que he pensado consultárselo a ustedes, que deben estar mejor informados que yo.

José Joaquín Parejo
Villafraña de los Barros
(Badajoz)

Respuesta. Toda transformación efectuada en un automóvil que comporte el cambio de sus características tienen que ser aprobados por los técnicos del Ministerio de Industria o por la Consejería Autónoma

correspondiente. El cambio de motor, aunque el nuevo sea de las mismas características, obliga a rectificaciones en la documentación del coche, por lo que, efectivamente, tienen que dar cuenta y ser aprobada por la Administración. Creemos que en este caso no tendrá ningún problema para que se lo autoricen, toda vez que no hay cambios estructurales.

CONTACTO INTERNACIONAL

DESEARIA comunicar a los lectores y a los aficionados al motor de la creación de un club internacional de contactos, para intercambiar correspondencia con aficionados de todo el mundo. El promotor de la idea es el publicista británico David Hayhoe, que está terminando un completo libro sobre la Fórmula 1. Para inscribirse en el *Grand Prix Contact Club*, escribir a David Hayhoe, 20 Pine Avenue, West Wickham, Kent BR4OLW, Gran Bretaña.

BERTONE EN ACTIVO

POSEO un Fiat X-19 de la primera serie y en mi ciudad (Granollers) la casa Fiat se desentiende de la asistencia y de la disponibilidad de cualquier recambio. Incluso me ha llegado a decir que el modelo no se fabrica y que no hay repuestos en España. Por el contrario, he leído una revista extranjera en la que se dice que si sigue fabricándose, en dos versiones.

Me gustaría saber dónde puedo dirigirme para conseguir recambios e información. También querría saber qué pasos he de dar para im-

Cuéntenos su caso



portar un coche usado extranjero; concretamente, un Ferrari del año 1970, valorado en 1.000.000 de pesetas al cambio.

Luis M. Martín Gil
Granollers

Respuesta. El Fiat X-1/9 sigue fabricándose en la actualidad, en la factoría de Bertone, en Turín, y desde

1978 equipa el motor 1.500 de Fiat Ritmo que rinde 85 caballos a 6.000 revoluciones por minuto, y monta una caja de cambios de cinco velocidades. Este deportivo se vendió a través de la red comercial de Fiat y se importaron algunas unidades por medio de Fiat Hispania, S. A., en la época en que los intereses de Fiat estaban representados por Seat, que no importaba este

Agenda

Del 18 al 24 de marzo

AUTOMOVILISMO

- A las 14,00 horas del viernes 21 de marzo en la ciudad de Alicante tomarán la salida los participantes del **Rallye del RACE-Costa Blanca**, prueba puntuable para el **Campeonato de España**. Los equipos finalizarán la primera etapa a las 5,15 horas del sábado y tomarán de nuevo la salida a las 14,00 horas para finalizar el domingo a las 5 de la madrugada

TELEVISION

- El programa «**Manos artesanas**» que se emite de lunes a viernes a partir de las 19,30 horas por la Segunda Cadena, estará dedicado desde el día 25 al 28 de marzo al **automóvil**. La puesta a punto de bujías, platinos, filtros y encendido serán los temas sobre los que versará esta semana.

VIAJES

- Para asistir al **Gran Premio de España de Fórmula 1** en Jerez, la escudería **Zona Cero** ha organizado un viaje en autocar con el hotel para la noche del 12 al 13 incluido. El precio es de 5 800 pesetas y los interesados pueden llamar al teléfono 270 78 86, de 9,00 a 14,00 horas y de 16,30 a 19,00 horas.

CRITICA DE TIENDAS

HACHUEL, S. A. Financiación al gusto

La financiación es uno de los aspectos en los que más destaca el concesionario de Peugeot-Talbot, Hachuel, S. A. Ofrece a sus clientes una interesante variedad a la hora de elegir la forma de financiar su vehículo, destacando la ofrecida por medio de los Bancos Vizcaya y Citibank, consistentes en unos tipos de interés que oscilan entre el 10 y el 12 por 100 anual. También financian sus automóviles por medio de financieras como Finamersa o Barcelonesa.

PUNTUACIONES:
Exposición, 7,5; vendedores, 8; talleres, 8; financiación, 8; entregas, 7.

Situado en el paseo de las Delicias, n.º 101-103, de Madrid, teléfono 91-468 50 05, en una zona de amplio tránsito de personas y vehículos, cuenta con una exposición de 330 metros cuadrados, en los cuales están expuestos al público la mayoría de los vehículos que Peugeot-Talbot comercializa en nuestro país. Una amplia reserva de vehículos nuevos que oscila entre las 40 y las 60 unidades permite realizar la entrega de sus automóviles en un plazo que oscila entre las veinticuatro horas para los vehículos que están en el stock y diez días para aquellos automóviles que el con-



cesionario no tiene en sus almacenes.

Contiguo al local de la exposición hay otro en el que se encuentran los vehículos de segunda mano, los cuales provienen en su mayoría de operaciones de canje por automóviles nuevos, con modelos interesantes como un Datsun 240-Z. Este local se aprovecha además como garaje para sus clientes.

Hachuel, S. A., cuenta también con unas modernas instalaciones técnicas de 3.000 metros cuadrados, situadas en la calle de Embajadores, n.º 262-266, y en las cuales se garantiza una asistencia rápida y eficaz para sus clientes.

modelo. Hay por tanto un cierto vacío en la responsabilidad de la posventa de estas importaciones. De todos modos, póngase en contacto con las oficinas centrales de Fiat Hispania en Madrid, paseo de La Habana, 74. 28036, Madrid. Puede también ponerse en contacto con el fabricante: Carrocería Bertone, S. p. A. Calle Canónico Allamano, número 40/46. 10095 Grugliasco. Torino (Italia).

En cuanto a la importación de vehículos usados, hemos de decirle que la Administración está poniendo todas las trabas imaginables para dificultar su homologación, requisito indispensable para importarlo a nuestro país.

Le queda también la posibilidad de importarlo como «vehículo histórico», o de colección, pero tendría importantes limitaciones de circulación. Póngase en contacto con el RACC, donde le informarán con más detalles de una u otra solución.

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

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

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

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

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

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

Conducir un Audi 90 es aho-

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

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



A la vanguardia de la técnica.



Conducirlo acabará siendo su deporte favorito.



BELMONTE DEL CONDE LUCANOR A SOFIA LOREN



El más hermoso castillo de la Mancha preside la paz de esta villa conquense donde escribió el infante don Juan Manuel, tuvo corte el marqués de Villena, vino al mundo fray Luis de León, cultivó rosas de té la emperatriz Eugenia de Montijo y vistió Sofía Loren los briales de Jimena, señora del Cid.

POR la carretera que enfilea al castillo de Belmonte, tan magnífico y como aculado entre suaves lomas moteadas de viñedos, un tractor con remolque adelanta a un carro bajo el cual, atado al eje, trota un perrillo gozque. Esta es tierra muy tradicional y adusta, en la que aún pueden verse estampas de costumbrismo añejo como la descrita. O como la lámina del Corazón de Jesús que señorea un bodegón de tomates en lata en un escaparate de ultramarinos, cerca de otra que está pegada al cristal de una sencilla tienda, sobre un cartelillo que anuncia: «Rebajas de ropa.»

Mucha y muy antigua devoción. Pasemos la vista, por ejemplo, de las pos-

tales en los escaparates a la vieja colegiata gótica, inmensa, que encaja su sillaría dorada entre la cal de las casas belmontinas. En el interior hay para un recorrido de horas por entre retablos, capillas, sepulcros, saltando del Renacimiento al Barroco. En el baptisterio está la pila donde, dicen, recibió las aguas de cristianar fray Luis de León, el más ilustre de los belmontinos.

Esta colegiata de San Bartolomé, que tiene ya quinientos años cumplidos, está hoy regida por un dinámico párroco que se llama Luis Andújar, precario descendiente de aquella oligarquía clerical que llegó a sumar en Belmonte 32 canónigos prebendados. Don Luis, aparte de sus catequesis, sus misas y

otros oficios de rutina, ha montado también un pequeño museo con toda la hermosa y viejísima utillería litúrgica de la colegiata.

Al caminar por entre las vitrinas de este museillo se oye un constante cascabeleo, un tintineo argentino que lo producen las minúsculas campanitas de una preciosa custodia, sensibles a los pasos sobre el entarimado del local. Pero lo que choca del museo es que bajo un cáliz de plata, siglo XVIII, hay, muy bien colocado, un cartucho de escopeta disparado. Es un recuerdo de cuando unos forajidos intentaron robar el museo, sonó la alarma y un vecino que se llama Vicente González largó un tiro al buen tuntún que fue a dar en la



El magnífico castillo, orgullo de Belmonte, se alza dominante sobre el pueblo que aún conserva los restos de su noble pasado, mezclados con las imposiciones arquitectónicas de los tiempos modernos.

puerta de la sacristía, con lo cual los cacos huyeron por otra puerta, dejándose las herramientas propias del oficio y una garrafa de vino que seguramente, por si la faena duraba, llevaban en prevención. Esta es la causa de que el heroico cartucho disuasor comparta honores con los cálices barrocos en el museillo parroquial; para aviso de navegantes.

Descendiendo a lo profano, veamos las cosas de este singular Belmonte. El nombre proviene de *Bello Monte*, porque así lo nombró el infante don Juan Manuel, nieto de Fernando el Santo, a quien no le gustó el topónimo existente, que era Las Chozas, a todas luces impropio para feudo de un espíritu tan fino y cultivado. En el palacio que tuvo aquí (y del que no queda más que una triste ruina) puede que se escribieran los *enxiemplos* de El Conde Lucanor, tan ingeniosos en su maquiavelismo algo carca.

Pero bajo la férula del infante las glorias belmontinas no habían hecho más que empezar. Luego vendrían los tiempos del marqués de Villena, ilustre bellaco, insigne medrador, ambicioso preclaro. Este marqués de Villena fue quien levantó el castillo de Belmonte, justo en el *bello monte* llamado de San Cristóbal. Al tiempo, sustituyó la antigua tapia de yeso del infante por una buena muralla, tan defensiva como acogedora, cuyos tentáculos parten de la fortaleza y parecen abrazar a la villa.

Este castillo de Belmonte es muy fotogénico. Tanto, que aquí se han rodado un montón de películas, entre ellas, aquel Cid tan americano con Charlton Heston y Sofía Loren. De ella, Federico Muelas, el poeta conquense, decía cómo su belleza sobrepasaba las tocas y los briales que le adjudicaron las exigencias del guión.

La gente de Belmonte está muy habituada al trabajo de extra cinemato-



Sólo dos puertas se conservan de las cuatro que tuvo la antigua muralla, en las que el paso del tiempo ha dejado su huella.

gráfico, lo mismo que el castillo lo está a servir de decorado.

Y aquí aprovecho para presentar a ese individuo alto y bigotudo vestido de guerrero mongol; ese que hace precalentamiento por el patio del castillo de Belmonte. Deo gracias Huerta se llama.

—Ahora estoy medio inválido por un mal paso que di tontamente, pero yo he sido especialista y doble. He sido doble de Charlton Heston, de Richar Harris, de Michel Piccoli, de Clint Eastwood... ¡Yo qué sé! Siempre de gente alta, claro.

Deo gracias, antes de desgraciarse, montaba muy bien a caballo y hasta en avestruz. Lo de montar en avestruz fue una vez que rodaba en Australia.

—Es que si hay que montar en avestruz, se monta.

Qué hermoso este castillo de Belmonte. Da gusto verlo por fuera y pasearlo por dentro, con sus inmensos salones cubiertos de artesonados mudéja-



Los habitantes de Belmonte ya están acostumbrados a que las gentes del cine recorran sus calles. La invasión asidua de los «pelicularos» ha dado trabajo a más de uno mientras duran los rodajes.



Don Quijote y Sancho, tan manchegos como Belmonte, sirven de modelo a los artesanos de la zona. La gente recuerda con este cartucho expuesto junto a un cáliz del siglo XVIII que están dispuestos a defender su patrimonio.



res, sus grandes chimeneas barrocas, sus festejadores flamígeros y sus dormitorios. Uno de ellos, que debía ser el del marqués, tiene un techo giratorio de madera tallada y cristales de colores. Los de Belmonte, maliciosos, le llaman *la habitación de la pernada*, o sea, como quien dice, el desfloratorio feudal del señor marqués.

El patio del castillo lo arregló a su gusto Eugenia de Montijo cuando era emperatriz jubilada. Lo hizo al gusto francés de la época y desentona un poco, la verdad sea dicha.

Cayo Villegas es campesino, tabernero y ocasionalmente extra de cine. Qui-

zá por esto último, el bar que tiene se llama El Gran Chaparral, y está decorado con escenas de películas del Oeste. También tiene Cayo un escudo del Club de Fútbol Belmonte, cruzado en diagonal; un cuartel con castillo sobre fondo de azul y el otro con balón de reglamento sobre campo de oro.

De camino con Deogracias por las calles belmontinas, pasamos por la puerta de Chinchilla, recia, con sus dos torreones cilíndricos y sobre el arco, como dientes de viejo, los restos del matacán. La otra puerta que se conserva de las cuatro que tenía la muralla en sus buenos tiempos es la llamada de la

Estrella, está peor tratada y codeándose con edificios nuevos, entre ellos una hamburguesería. Irreverencias de los tiempos.

En ligera cuesta arriba paseamos las calles, de fachadas blancas, portalones de madera, casonas con blasón, altivas unas, deprimidas otras. El magnífico edificio de los Juzgados, donde está la antigua cárcel de la villa, fue testigo de algunos atroces episodios del famoso crimen de Cuenca. Parte del edificio es cine y otra parte discoteca, y según explica Deogracias, ambas cosas pertenecen a *Verse*. Vamos a ver a *Verse*.

—*Lo de Verse* es que me lo llaman éstos. Pero, yo, como de verdad me llamo es Universo.

—No me diga usted, Universo.

—Cosas de mi padre, que era de mente muy liberal y abierto. Y yo, igual. ¿Sabe usted cómo se llaman mis hijas? ¿No? Pues una Violeta y otra Dévora.

¿Con uve?

—Con uve. Por eso el cine se llama Violeta y la discoteca Dévora.

DATOS PARA EL AUTOMOVILISTA

Belmonte está a 145 kilómetros de Madrid. Según preferencias, se puede ir desde la capital por la carretera de Valencia (N-III), en cuyo caso hay que desviarse a la derecha en La Almarcha, o bien por la carretera de Andalucía (N-IV) hasta Ocaña, para seguir hacia Albacete por la N-301 y desviarse a la izquierda en Mota del Cuervo.

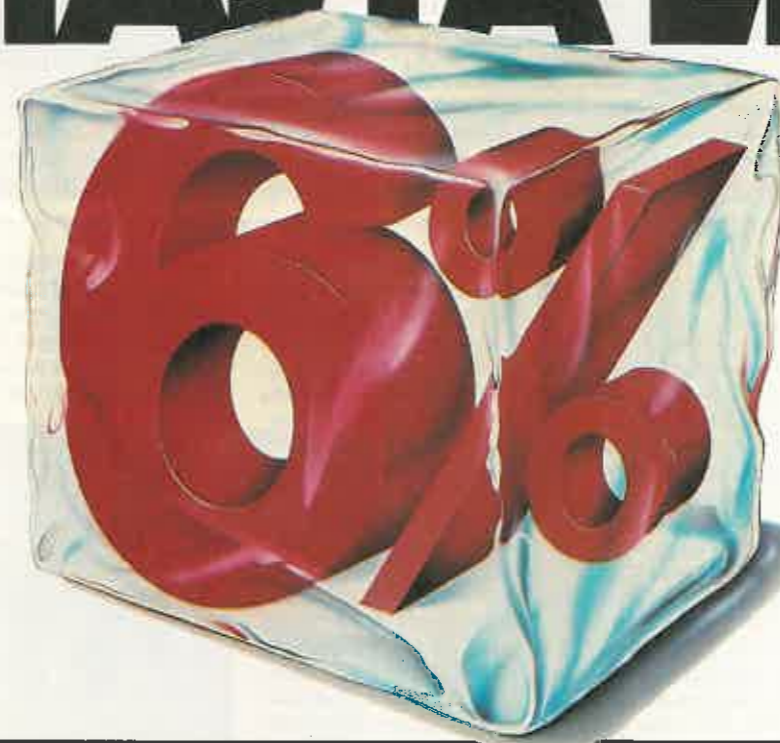
En Belmonte no hay más que un alojamiento, que es la *Fonda Melguizo*, útil para viajeros no muy exigentes. Para más comodidad, Mota del Cuervo, que está a pocos kilómetros, tiene un buen hotel: *El Quijote*. Este mismo hotel no da mal de comer, aunque en el propio Belmonte se puede matar el gusanillo, modesta y eficazmente, a base de tapas en los distintos bares, o a la carta en *Maxi*, restaurante económico.

Tras dejar a *Verse*, subiendo un poco, pasamos Deogracias y yo por la colegiata, camino de la casa que fue de los León, la familia de Fray Luis. Tiene la fachada un gran escudo de esquina, con dos leones tenantes.

Junto al palacio de don Juan Manuel, materialmente pegado al viejo alcázar y a la muralla, está el cementerio. Desde allí hay una vista preciosa del castillo y cualquiera puede sentirse tentado, como Deogracias y yo hicimos, de meditar a dúo sobre lo divino y lo humano.

Texto y fotos: **Eduardo Delgado**

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





Nelson Piquet y los Williams Honda aparecen como los grandes favoritos del Mundial 1986. El brasileño, dos veces campeón del mundo, tiene experiencias e ilusiones nuevas que le ha dado el cambio de equipo. Su rival número uno debería ser el campeón en título Alain Prost.

traordinarias y que finalmente son fiables, todo está a su favor. Sólo una cosa podría desequilibrar este conjunto ganador: una baja de eficacia de los neumáticos que utilizan, los Goodyear. Pero eso, hoy por hoy, no parece que vaya a ocurrir, pues con los esfuerzos realizados durante el año pasado y este invierno, lo que ha conseguido Pirelli, la marca rival, es ponerse a la altura del fabricante americano.

Establecida esa superioridad teórica de Piquet, habría que empezar a hablar de sus rivales, entre los cuales aparece, en primer lugar, el campeón del mundo en título, Alain Prost.

Afortunadamente para él, el finlandés Keijo Rosberg no va a ser un problema. Brusco y agresivo al volante, se ha acomodado mal a los McLaren, que necesitan de una conducción mucho más limpia y pulida. Evidentemente, Rosberg terminará por adaptarse a la conducción de sus nuevos coches, pero son muchos años los que ha estado conduciendo para Frank Williams, que le hacía los coches a su medida, y por tanto sus costumbres a la hora de conducir están muy arraigadas.

Por otro lado, ha defraudado a sus nuevos patronos con esta falta de adaptación rápida, mientras que Prost es el campeón en título y será él quien reciba la máxima atención por parte de los técnicos. No es que le vayan a dar peor material a Rosberg, pero siempre ten-



MUNDIAL FORMULA 1 EN LINEA DE SALIDA

El día 23 de marzo, domingo, los monoplazas de Fórmula 1 volverán a lanzarse, ante el entusiasmo público brasileño, en la primera de las carreras del Campeonato del Mundo de 1986. Un campeonato que a priori parece tener un claro favorito: Nelson Piquet y los Williams Honda. Invencibles en la segunda mitad de la temporada pasada, los coches

anglo-japoneses han progresado todavía más durante el invierno, permitiendo a sus pilotos lograr excelentes tiempos en los entrenamientos que han tenido lugar, pese a los esfuerzos de Ayrton Senna da Silva por mantenerse siempre en punta. Nelson Piquet es, una vez retirado Lauda, el mejor hombre del momento, con permiso de Alain Prost. Y además tiene nuevas ilusiones

que siempre da el cambio de equipo. Un equipo en donde se encuentra con un técnico de primera línea como es Patrick Head, que ahora resulta que había conseguido —así ha terminado por confesarlo Keké Rosberg— uno de los coches más estables y eficaces del Mundial. Como, por otro lado, Honda dispone de motores superpotentes, con unas posibilidades de utilización ex-

PIAFA EL CABALLINO

A dos semanas vista de la primera carrera, el commendatore Enzo Ferrari presentó el coche que debe ser el caballo de batalla de Stephan Johansson y Michele Alboreto. Un coche que en principio debería ser sustituido a final de año por otro más moderno, técnicamente más avanzado, que están dibujando ahora los hombres del equipo técnico de la casa.

El nuevo coche, denominado 156/85, ha sido diseñado en tres meses. Se ha tomado como base el coche del año pasado, con el que tiene una cierta semejanza estética, aunque toda la aerodinámica ha sido completamente revisada. Este trabajo ha corrido a cargo del ingeniero francés Jean Claude Migeod, contratado este invierno después del desmantelamiento del equipo Renault, en el que había estado trabajando durante años. Migeod ha conseguido

simplificar las líneas y el chasis, logrando sentar más bajo —comienza a sentirse la influencia del nuevo Brabham BT.55—, de forma que se consigue una menor resistencia al aire y un más bajo centro de gravedad. La construcción del chasis en sí y de las suspensiones ha sido trabajo del ingeniero británico Harvey Postlewhite, que dirige técnicamente al equipo desde hace ya unos cuantos años. Postlewhite ha sido reconfirmado en el cargo pese a los rumores de final de la temporada pasada, en que

se le daba por despedido después de que Michele Alboreto perdió el título a causa de unos incorregibles defectos de estabilidad y capacidad motriz de su coche, que no habían existido al comienzo de la temporada en los primeros Grandes Premios.

En lo que se refiere al motor, básicamente es el mismo, pero durante el invierno se ha trabajado duro para recuperar la tradicional fiabilidad de los motores de la marca y evitar los problemas de rotura de turbocompresores. Estos aparecen justo a final de temporada, justo cuando el comportamiento de los coches se ha-

bía deteriorado. Quizá —nunca lo confesaron— intentaron paliar este defecto a base de aumentar potencia del motor. Este año, en Río de Janeiro, han efectuado

ya tests de resistencia. Alboreto cubrió más de la distancia de un Gran Premio sin problemas. Lo que se ha variado ha sido la parte electrónica, a fin de conseguir

un menor consumo de carburante, pues, como se recordará, la Federación Internacional ha impuesto para este año una nueva reducción de la cantidad de car-

burante a consumir durante la carrera. De los 220 litros que como máximo se podían consumir el año pasado, se ha bajado este año a 195 litros. Ferrari cree que no tendrá problemas y, pese a ello, ha anunciado una potencia para los motores de carrera de 850 caballos. Para los entrenamientos tienen motores de hasta 1.200 caballos, según se dice, cuya duración es mínima. Esta potencia la tendrá también el nuevo motor que está preparando y que debería aparecer con ocasión del Gran Premio de Italia.

Con el nuevo coche, Ferrari ha presentado también las nuevas instalaciones

con que cuenta. Se trata de un túnel de viento a escala 1:1 para obtener datos realistas sobre el comportamiento del coche a alta velocidad. También ha sido mejorada la pista de pruebas y ampliado el departamento de estudios, en donde son ya 16 los ingenieros que trabajan. En cambio, se rumorea que Ferrari podría perder a uno de sus más antiguos e íntimos colaboradores, el mítico ingeniero Mauro Forghieri, encargado de estudios avanzados, que ha recibido una importante oferta de Giovanni Alzati, director técnico de Alfa Romeo y antiguo consejero-delegado de Ferrari.



Michele Alboreto, junto al 156/85 en la recta de la pista de Fiorano. Se ha prometido que contará con 850 caballos en las primeras carreras, y no tendrá problemas de consumo.



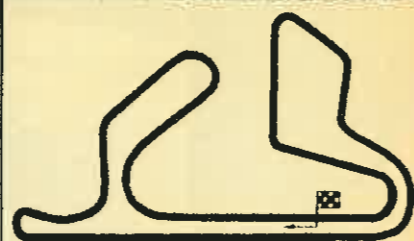


Senna y su Lotus, los Brabham y los Ligier deberían estar también en la lucha por los primeros puestos junto a los Williams, McLaren y Ferrari. Para Ford los comienzos serán difíciles, en parte porque el equipo Beatrice no seguirá en 1987.

drá menos posibilidades de hacer evolucionar el coche a su gusto que el francés.

En lo que se refiere a lo que pueda hacer Prost frente a Piquet, habrá que ver cómo ha hecho evolucionar Porsche el motor. No parece que se haya incrementado la potencia, sino que se ha trabajado para bajar el consumo. Lo que sí es seguro es que mientras que Piquet podrá disponer de motores especiales para buscar un puesto en la pri-

mera línea de salida, Prost no podrá aspirar a un buen puesto en entrenamientos, lo que le penalizará en la salida. En principio, no parece que regularmente vaya a poder el francés con el brasileño. Como no parece que Rosberg pueda estar por delante de su antiguo compañero Nigel Mansell, que ha permanecido en el equipo Williams. Sobre el papel, estos son los dos equipos que deberían disputarse el título, pese a Ferrari, Brabham y Lotus.



GP DE BRASIL
Circuito: Jacarepaguá
Longitud: 5.031 metros. **Récord de la vuelta:** 1-36-499 (Prost). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-27-768 (Alboreto). **Fecha:** 23 de marzo.



GP DE BELGICA
Circuito: Spa-Francorchamps
Longitud: 6.949 metros. **Récord de la vuelta:** 2-01-730 (Prost). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-55-306 (Prost). **Fecha:** 25 de mayo.



GP DE INGLATERRA
Circuito: Brands Hatch
Longitud: 4.206 metros. **Récord de la vuelta:** 1-11-526 (Laffite). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-07-169 (Senna). **Fecha:** 13 de julio.



GP DE ITALIA
Circuito: Monza
Longitud: 5.800 metros. **Récord de la vuelta:** 1-28-283 (Mansell). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-25-084 (Senna). **Fecha:** 7 de septiembre.



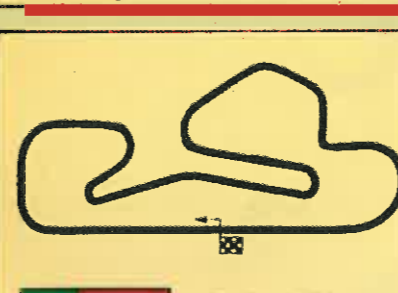
G. P. DE ESPAÑA
Circuito: Jerez.
Longitud: 4.128 metros. **Récord de la vuelta:** Sin establecer. **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** Sin establecer. **Fecha:** 13 de abril.



G. P. DE CANADA
Circuito: Montreal.
Longitud: 4.410 metros. **Récord de la vuelta:** 1-27-445 (Senna). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-24-567 (De Angelis). **Fecha:** 15 de junio.



G. P. DE ALEMANIA
Circuito: Hockenheim.
Longitud: 6.789 metros. **Récord de la vuelta:** 1-53-538 (Prost). **Mejor tiempo en entrenamientos 1984:** 1-47-012 (Prost). **Fecha:** 27 de julio.



G. P. DE PORTUGAL
Circuito: Estoril.
Longitud: 4.350 metros. **Récord de la vuelta:** 1-22-996 (Lauda). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-21-007 (Senna). **Fecha:** 21 de septiembre.



G. P. DE SAN MARINO
Circuito: Imola.
Longitud: 5.040 metros. **Récord de la vuelta:** 1-30-961 (Alboreto). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-27-327 (Senna). **Fecha:** 27 de abril.



G. P. DE ESTADOS UNIDOS
Circuito: Detroit.
Longitud: 4.023 metros. **Récord de la vuelta:** 1-45-612 (Senna). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-40-980 (Piquet). **Fecha:** 22 de junio.



G. P. DE HUNGRIA
Circuito: Budapest.
Longitud: 3.975 metros. **Récord de la vuelta:** Sin establecer. **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** Sin establecer. **Fecha:** 10 de agosto.



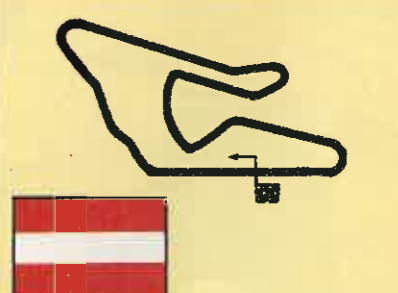
G. P. DE MEXICO
Circuito: Magdalena-Mixuca.
Longitud: 5.000 metros. **Récord de la vuelta:** 1-43-110 (Ickx). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-41-860 (Regazzoni). **Fecha:** 12 de octubre.



G. P. DE MONACO
Circuito: Montecarlo.
Longitud: 3.312 metros. **Récord de la vuelta:** 1-22-637 (Alboreto). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-20-450 (Senna). **Fecha:** 11 de mayo.



G. P. DE FRANCIA
Circuito: Paul Ricard.
Longitud: 5.810 metros. **Récord de la vuelta:** 1-39-914 (Rosberg). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-31-462 (Rosberg). **Fecha:** 6 de julio.



G. P. DE AUSTRIA
Circuito: Zeltweg.
Longitud: 5.942 metros. **Récord de la vuelta:** 1-29-241 (Prost). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-25-490 (Prost). **Fecha:** 17 de agosto.



G. P. DE AUSTRALIA
Circuito: Adelaida.
Longitud: 3.800 metros. **Récord de la vuelta:** 1-23-758 (Rosberg). **Mejor tiempo en entrenamientos 1985:** 1-19-843 (Senna). **Fecha:** 26 de octubre.

1 RAID

beba
FANTA
MARCA REG.

PATROL



¡PARTICIPA EN EL 1 RAID FANTA PATROL "DESTINO ZAGORA" Y GANA FANTASTICOS PREMIOS!
A ti que te gusta la aventura... ahora con FANTA puedes hacer tu sueño realidad: adentrarte en el desierto del SAHARA sobre un todo-terreno NISSAN PATROL en una dura prueba de miles de kilómetros!
Ahora con FANTA NARANJA Y FANTA LIMON puedes ganar estos fantásticos premios:

- 5 todo-terrenos NISSAN PATROL!
- 10 plazas dobles en el 1 RAID con destino a ZAGORA (con otro NISSAN PATROL para el ganador)!
- y más de:
 - 100.000 premios directos.
 - Relojes-brújula
 - Gafas "safari"
 - Camisetas deportivas



• Saharanas.
Mochilas de campaña... creados especialmente para esta aventura!

¡PARTICIPA EN EL 1 RAID FANTA PATROL CON DESTINO A ZAGORA!

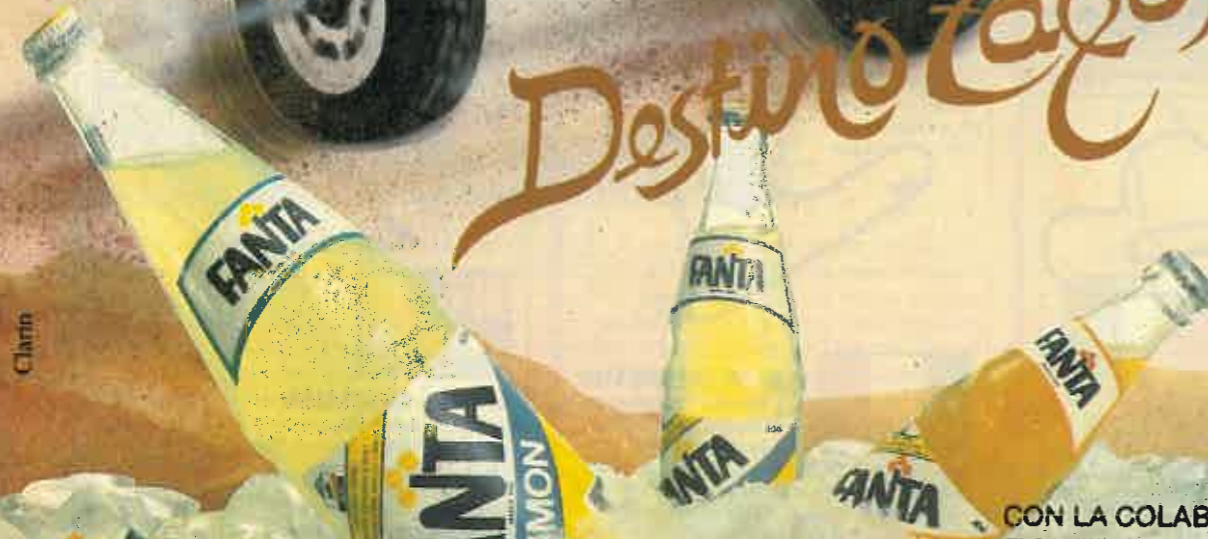
BASES:
1. En el interior de los tapones de FANTA NARANJA y LIMON, tamaño normal y litro, hay cupones para participar en el sorteo notarial de 5 coches NISSAN PATROL y 10 plazas dobles en el 1 RAID FANTA PATROL "CON DESTINO A ZAGORA" (Marruecos)

2. También encontrarás cupones para este concurso en la Revista Motor 16
3. Pega cada uno de estos cupones en una cuartilla. Contesta en ella las 10 preguntas que vienen a continuación. Añade tu nombre y dirección y envíalas al apartado de correos número 52 125 Madrid.
4. El sorteo notarial se celebrará D.M. el 15 de Mayo de 1986.
5. Pueden participar concursantes de cualquier sexo o edad, con la condición de que el ganador de una plaza en el RAID o su acompañante posean carnet de conducir de 2ª categoría (B).
6. El RAID se celebrará del 10 al 25 de Junio de 1986.
7. Los valés con premio directo que también aparecen en el interior de los tapones de FANTA, pueden canjearse en cualquier oficina de Coca-Cola. Caducan el 30-6-86.
8. Estos premios no son reembolsables en metálico.
9. La Organización Coca-Cola se reserva el derecho de sustituir estos premios por otro u otros de igual o superior valor.
10. Los empleados de la Organización Coca-Cola no participarán en este concurso.

PREGUNTAS DEL CONCURSO:

1. ¿Cuál es la capital religiosa de Marruecos?
2. ¿Cuál es la montaña más alta de Marruecos?
3. ¿Qué cilindradas tiene el NISSAN PATROL?
4. ¿Cuántas versiones de carrocería tiene el NISSAN PATROL?
5. ¿En qué continente se perdió Livigstone?
6. ¿Qué se entiende en automotor por 4WD ó 4 x 4?
7. ¿Qué periodicidad tiene la revista MOTOR 16?
8. ¿Cuántos sabores hay de FANTA?
9. ¿Qué Compañía fabrica el refresco FANTA?
10. ¿Por qué medio de información conociste este Concurso?

Destino Zagora!



FANTA es un producto de la organización Coca-Cola

CON LA COLABORACION DE
NISSAN y **Motor 16**

De todos ellos, por los tiempos conseguidos, el equipo Lotus es el que parece más a punto. Desde luego, Gerard Ducarouge ha realizado un excelente automóvil a partir del del año pasado. Y Senna va muy rápido. Pero queda saber si tiene la madurez suficiente para no cometer errores y si los motores Renault van a estar a la altura para que no tenga que correr riesgos innecesarios.

Ferrari es este año una incógnita, pero la tradición dice que después de un mal año —el pasado lo fue— la marca italiana siempre reacciona.

En cuanto a Brabham, podría estar en punta si la caja Weissman comenzara a funcionar y ofreciera unos mini-

mos de fiabilidad. Lo malo es que en el diseño del BT.55 no admite, según parece, otro cambio más que el Weissman.

En cambio, parece que el Ligier de este año puede ser particularmente competitivo, y si Arnoux está en forma podría llegar a ganar carreras, neumáticos Pirelli mediante.

El campeonato va a empezar con una nota triste: la ausencia de Frank Williams en su box. El propietario de la escudería favorita del mundial se debate en una cama de hospital, paralizado de las extremidades inferiores, a consecuencia de un accidente de carretera recientemente sufrido.

Sergio Piccione

VEINTISEIS PARTICIPANTES

FINALMENTE son veintiséis los participantes en el certamen de este año. Se echan en falta los equipos Renault, Alfa Romeo y Spirit, que si estuvieron a la salida del primer Gran Premio de la temporada. En el tercero faltó ya Spirit, que cedió su puesto a Toleman, que este año continúa en la brecha bajo el nombre de Benetton. Y a final de año se retiraron Renault y Alfa Romeo para centrarse en la producción de motores únicamente. Renault aprovisiona a Lotus (directamente), a Ligier y Tyrrell (a través de Mecachrome). Alfa, por su parte, está terminando de poner a punto un nuevo motor de cuatro cilindros que podría ser empleado por Benetton en 1987.

A última hora también ha desaparecido Ram, que al final no ha recibido el dinero del consorcio australiano para hacer correr a Mike Thackwell. Tenían adjudicado el número 9.

Con la desaparición de Ram desaparece también de la Fórmula 1 el motor cuatro cilindros Hart, que este año sólo empleaban ellos.

En cambio, ha aparecido un nuevo equipo, el Eckstrom, con base en Suiza, que debutará en San Marino y que en principio debería utilizar motores Motori Moderni, pero que en última instancia podría llegar a un acuerdo con Brian Hart y recuperar el material y la asistencia prevista para Ram.

A destacar, que tanto Minardi como Osella inscriben este año dos coches, aunque en esta última escudería existe todavía la duda de si podrán mantener el gasto de los dos coches todo el año, aunque Piercarlo Ghinzani ha aportado más patrocinio, quitándole el puesto a Ivan Capelli.

Quien al final también ha conseguido desplazar en Tyrrell a Eddie Cheever ha sido Philippe Streiff, gracias a otro buen patrocinio.

Número	Chasis	Motor	Piloto
1	McLaren	Tag Porsche	Alain Prost
2	McLaren	Tag Porsche	Keke Rosberg
3	Tyrrell	Renault	Martin Brundle
4	Tyrrell	Renault	Philippe Streiff
5	Williams	Honda	Nigel Mansell
6	Williams	Honda	Nelson Piquet
7	Brabham	BMW	Ricardo Patrese
8	Brabham	BMW	Elio de Angelis
11	Lotus	Renault	Johnny Dumfries
12	Lotus	Renault	Ayrton Senna
14	Zakspeed	Zakspeed	Jonathan Palmer
15	Lola	Ford	Alan Jones
16	Lola	Ford	Patrick Tambay
17	Arrows	BMW	Marc Surer
18	Arrows	BMW	Thierry Boutsen
19	Benetton	BMW	Teo Fabi
20	Benetton	BMW	Gerhard Berger
21	Osella	Motori Moderni	Piercarlo Ghinzani
22	Osella	Motori Moderni	Christian Danner
23	Minardi	Motori Moderni	Andrea de Cesaris
24	Minardi	Motori Moderni	Alessandro Nannini
25	Ligier	Renault	René Arnoux
26	Ligier	Renault	Jacques Laffite
27	Ferrari	Ferrari	Michele Alboreto
28	Ferrari	Ferrari	Stefan Johansson
29	Eckstrom	Motori Moderni	Mauro Baldi



CAMPEONATO DEL MUNDO CAGIVA A POR GARRIGA

EN la tarde del pasado martes día 11, cuando se dieron por finalizados los entrenamientos del equipo Cagiva en el Circuito del Jarama, se presentaba al piloto catalán Juan Garriga la clara posibilidad de ser fichado para la próxima temporada del Campeonato Mundial en 500 centímetros cúbicos.

Los brillantes resultados conseguidos en el Circuito de Santa Mónica por Garriga, donde rodó a dos segundos del mejor tiempo registrado por Kenny Roberts, han centrado el interés del equipo italiano sobre nuestro piloto.

Por esto, a lo largo de una semana, Garriga ha ensayado con cuatro chasis diferentes, seis motores y un sinnúmero de suspensiones. A causa de una caída sufrida por Pierre Samin en el viraje Monza, Garriga no pudo rodar con la moto que los técnicos de Cagiva consideraban la más competitiva.

También la escasez de neumáticos normales de competición y la ausencia de otros especiales limitaron sensiblemente las posibilidades de marcar buenos tiempos a nuestro piloto, que manifestó: «Me sorprende el nivel de organización y de medios que existe en un

equipo de quinientos centímetros cúbicos. Gracias a esto me encuentro más seguro y relajado.»

En la puesta a punto de la CIO/V 500, Garriga siguió los pasos del maestro Kenny Roberts: poco lanzamiento de horquilla, el amortiguador de dirección regulado al máximo de dureza, y la suspensión posterior dura a la compresión y progresiva en la recuperación. Todas las motos tenían el mismo peso, 122 kilos en seco, y los motores desarrollaban 140 caballos a 13.000 revoluciones por minuto. El mejor tiempo registrado por Juan Garriga fue de 1-32-10, algo más de tres segundos más lento que el récord, 1-29-00, en poder de Freddie Spencer, con Honda NSR.

Ezio Mascheroni, director del equipo Cagiva, comentó: «Los resultados de Juan Garriga son los mejores hasta el momento. Para mejorar necesita hacer tres mil kilómetros con estas motos y sólo tiene recorridos seiscientos. Seguramente con neumáticos apropiados y con algunas mejoras en la puesta a punto general, no le será difícil rebajar en dos segundos sus tiempos.»

Una vez terminados los entrenamientos, Ezio Mascheroni se mostraba dichoso y dejaba ver claramente la posibilidad del fichaje definitivo en el equipo Cagiva.

Texto y fotos: Gigi Corbetta

Juan Garriga ha causado una excelente impresión a los hombres de Cagiva. En el Jarama comentó las peculiaridades de la 500 con Ricardo Tormo



ZF, en lo que concierne al Servicio de Asistencia.



Vea bien a estos hombres. ZF le garantiza que los verá muy pocas veces.

Son los hombres del Servicio de Asistencia de ZF. Especialistas en cajas de cambios, direcciones, ejes y todos los productos que fabrica y monta ZF. Y usted los verá muy pocas veces. Sólo las necesarias para el buen mantenimiento de sus productos ZF. Pero, cuando los necesite, comprobará que están preparados para atenderle con la máxima rapidez y eficacia. Porque están altamente cualificados. Porque realizan cursos de actualización constantemente. Porque poseen los recambios originales ZF. Y porque están donde los necesite. En toda España.

Aunque los necesite pocas veces, siempre puede contar con ellos. Se lo garantiza ZF España.

AUTO-MECANICA NORTE, S.A., C/ Fray Ceferino, 29, Tels.: (985) 29 34 84 - 7, 33001 Oviedo ■ COMERCIAL AUTO-SUR, S.A., C/ Archiduque Carlos, 46, Tels.: (96) 378 20 00 - 4, 46014 Valencia ■ NAVAUTO, S.A., Ctra. Zaragoza, km. 3, Tels.: (948) 23 71 93 - 23 58 77, Cordovilla (Pamplona), (Sólo servodirecciones) ■ SOBIAUTO, S.A., Pº Carlos I, 63, Tels.: (93) 309 56 86 - 309 55 31, 08005 Barcelona ■ TRANSMISEVILLA, S.L., Polig. Industrial Aeropuerto, Sector A-2, Parcelas 9 y 11, Naves 47 y 48, Tels.: (954) 51 44 30 - 51 41 37, Télex: 72346 SMI E, 41007 Sevilla



ZF ESPAÑA, S.A., Avda. Fuentemar, 9, Tels.: (91) 671 54 50 - 54 - 58, Télex: 43076 ZF E, Coslada, Madrid, Tel. Recambios: (91) 673 38 07

LE TOUQUET

MAS DE MIL PILOTOS

EL Enduro de Le Touquet siempre atrae a público y pilotos; no en vano es una de las pruebas más espectaculares del mundo. En la edición de este año 1.200 inscritos han rodado a todo

gas durante tres horas entre las altas dunas de la playa y ante más de doscientos mil espectadores. De nuevo, esta es su quinta victoria, el acróbata holandés Kees van del Ven no ha tenido rivales y se impuso con autoridad en esta prueba que el desaparecido Thierry Sabine creó hace once años.



EN MARCHA

BAJA MONTES-BLANCOS

NO sin cierta polémica, continúa adelante la organización de la cuarta edición de la Baja Montesblancos, que tendrá lugar del 24 al 27 de julio, con salida y llegada a Zaragoza y siendo el casino Montesblancos y Monroe sus principales patrocinadores.

No hay grandes diferencias respecto a los reglamentos de ediciones anteriores. El recorrido, de 1.000 kilómetros, aún no ha sido determinado, por lo que se desconoce si será un bucle de 500 kilómetros (como en las tres primeras ediciones), o un único recorrido de 1.000 kilómetros. Los derechos de inscripción se fijan en 60.000 pesetas por motocicleta; 80.000 pesetas por coche, y 10.000 pesetas por cada piloto. Desde el pasado 1 de marzo se admite la reserva de inscripción.



TUNEZ

VUELVE NISSAN

LA semana pasada fue presentada en Barcelona la tercera edición del Rallye de Túnez. Entre las novedades de este año hay que destacar que una de las salidas de la prueba se dará desde la plaza de Sant Jaume, de Barcelona, el día 25 a partir de las 18,00 horas. Y será precisamente de ahí de donde partan los dos vehículos del equipo Nissan, uno formado por Miguel Prieto con Xavier Juvanteny y el otro, Begoña Kaibel con Susi Cabal. MO-

TORI6 seguirá sobre el terreno el desarrollo de la prueba.

AUTOCROSS

SILS A FONDO

EL italiano Rossell, con Fiat X 1/9, y el checo Havel, con un Fórmula TT y motor Porsche, han sido los dos ganadores del autocross de Sils, la primera carrera del Campeonato Europeo de Autocross. Los pilotos españoles tuvieron una actuación muy buena: Emilio Farina quedó tercero en la categoría de turismos y Ramón Salmau logró el quinto lugar en la división 3, en la categoría reservada a los monoplazas. Rossell, a los mandos de su X 1/9 con motor Abarth de dos litros, no dio ninguna oportunidad a sus rivales; el italiano Consoli, con su Beta Montecarlo, y el español Farina, con su veterano Renault 8, hicieron una carrera preciosa.



RALLYES

CID, CON R-5

RAFAEL Cid al volante y Francisco Varela como copiloto van a participar en el Campeonato de España de Rallyes de Tierra con un Renault 5 Turbo Gr. B. El equipo que correrá con los colores de la Escudería Rías Bajas, rallye en el que también participarán, cuenta con Gustavo Piñeiro y Juan Fernández, quienes les darán asistencia en las pruebas. Para este programa cuentan con el patrocinio del «Faro de Vigo», Cadena Noroeste, Productora Faro y MOTOR 16, revista en la que Rafael Cid es asiduo colaborador.



BOXES

ADRIAN Campos, que correrá la Fórmula 3.000 con un March, formará su propio equipo esta temporada. El piloto valenciano va a contar con sus mecánicos habituales, Toni Lozano y Juanín, y con Mike Collier como director de equipo. Collier desempeñó estas funciones el pasado año con el equipo de Eddie Jordan, también en Fórmula 3.000.

FRANCISCO Romero, uno de los pilotos españoles más destacados dentro de la categoría de turismos, tendrá, por falta de tiempo, un corto programa esta temporada. El piloto andaluz participará en tres pruebas del Mundial de Resistencia con un Porsche 962 del equipo Fitzpatrick, y además correrá las carreras de Jerez y Puerto Banús de la Copa Polo con un coche que le regala Seat, y participará en estas carreras andaluzas con una de las barquetas de Juan Fernández.



IGNACIO Aguirre, uno de los componentes del equipo peninsular que participa en el Camel Trophy, tuvo que ser hospitalizado nada más comenzar la prueba, pero ya se encuentra de nuevo junto a su compañero, Sergio Klein, quien, en solitario, se ha mantenido en la competición, ganando incluso una

de las dos pruebas especiales que se realizaron mientras Aguirre se incorporaba.

JUAN Antonio Muñoz, Julio Jiménez, María José Hernández y Victoria Romero van a recorrer el desierto del Sahara con un Opel Corsa TR, patrocinado por Dasauto. La intención de estos cuatro aventureros es aprovechar su viaje para realizar reportajes de las zonas que piensan recorrer.

GARRIGA, Cavestany y Gaytán de Ayala fueron los vencedores de las pruebas de Motociclismo Series, puntuables para el Campeonato de España de la especialidad, celebradas el pasado domingo en el Circuito del Jarama.

LUIS Villamil ya tiene casi cubierto su presupuesto (le faltan sólo cuatro millones) para disputar el Campeonato Europeo de Turismos con un Alfa Romeo. Villamil cuenta con el apoyo de Alfa Romeo Española y también con el de la marca italiana.

EL Real Automóvil Club de Cataluña trabaja intensamente para que el próximo año el embarque del Rallye Paris-Dakar se lleve a cabo desde Barcelona.

ANDREW Riggeley, compañero de George Michael en el grupo musical Wham, va a correr el Campeonato Francés de Fórmula 3 formando equipo con Belmondo y Fabien Giroix; los tres, con Reynard y bajo las órdenes de David Price. Riggeley ya participó el pasado año en

la Copa Renault Turbo inglesa.

JESUS Pareja va a correr este año el Campeonato del Mundo de Resistencia en grupo C y la Copa Europea Alpine Renault, gracias al apoyo de la marca de cigarrillos Fortuna y de la revista ¡Hola! Jesús Pareja correrá con un Porsche 962 del equipo



suizo Walter Brun y su compañero será el argentino Oscar Larrauri, que también llevará los colores de Fortuna en todos sus participaciones. La primera carrera del equipo será Monza, el día 20 de abril.

EL 30 de marzo tendrá lugar en el Circuito de Jerez la prueba de motos puntuable para el Campeonato de España de Velocidad. Los precios de las entradas para carreras y entrenamientos oscilan entre las 600 pesetas, pelouse, y 1.500 pesetas, tribuna central.

Y siguiendo con Jerez, ya hay horarios para la Fórmula 1. Viernes y sábado, de 10 a 11,30 y de 13 a 14 horas, se celebrarán los entrenamientos, y el domingo, de 9,30 a 10, tendrá lugar la sesión de calentamiento de motores, y a las 13,30 comenzará la carrera.

Joan Garriga vuela alto



J. M. CASANOVAS

SITO Pons regresó de Daytona con la moral a tope. Satisfecho, seguro de sí mismo y, sobre todo, esperanzado. Fue segundo y pudo ganar si no llega a ser por un error de repostaje. Batió el récord de la vuelta rápida de Freddie Spencer y está convencido que su Honda NSR 250 es la mejor moto que jamás ha pilotado: «Tengo el arma para ser campeón del mundo. Lo demás, corre de mi cuenta.»

Cuenta y no acaba de la experiencia americana. Dice maravillas de los mecánicos japoneses. Considera a Anton Mang como su rival y está muy pendiente de los dos hombres punta de Yamaha, Lavado y Wimmer.

Está claro que vamos a ver un mundial en el cuarto de litro, apasionante. Con la marcha del rey Spencer, habrá más igualdad, más emoción, más lucha.

Antes del Gran Premio de España, Sito participará en dos carreras del Campeonato de España, al margen de un test especial en el Jarama. Calcula llegar al 4 de mayo, el día D, con más de tres mil kilómetros de rodaje y con una seguridad, tal que no tendrá que arriesgar más de la cuenta en las curvas para ir delante. Siempre hemos dicho que Sito tiene madera de campeón. Ha llegado el momento de demostrarlo.

Otro nombre de moda: Joan Garriga. A sus veintitrés años, entra por la puerta grande de Cagiva. La historia

secreta de su fichaje es harto curiosa. La marca italiana tiene a Kenny Roberts como asesor deportivo. Le costó un Testarossa. El americano, por amistad, hizo unas pruebas especiales con la Cagiva-500 y le pagaron la deferencia con un Ferrari. Ahora para ello, lo que dice el «Marciano», va a misa.

Tras la decepción que supuso la trayectoria de Lucinelli en el último mundial, Cagiva realizó en el circuito de Misano una serie de pruebas a varios pilotos. Un buen día, esta relación de cronos llegó a las manos de Roberts. Tras un estudio comparativo, el consejo a Gianfranco Castiglioni, patrón de la marca, fue concreto: fichen al español.

Joan Garriga, rodando días pasados en el Jarama, se ha ganado el contrato a pulso. El gran salto ya está decidido. Queda pendiente una firma que vale 20 millones y un mundial que le puede lanzar a la fama internacional. Atrás quedan sus inicios en la Rabassada, donde vivía e hizo sus pinitos. Su futuro, según los técnicos, es prometedor. Su experiencia a pesar de su corta edad, notable. Su alegría es tan grande que todavía cree estar soñando.

Antes de acabar la columna, una cifra que nos va a dejar perplejos. A menos de un mes vista del Gran Premio de Fórmula-1 en Jerez, en Cataluña muchos se han dado de baja. Entre lo que vale el viaje y las 15.000 pesetas! que costará la entrada más barata, hay que resignarse a verlo por televisión.



BALLESTA



IMBALLESTA

Tarjetas Postales

«**N**ULLA die sine porco», tal es la divisa de mi amigo Néstor Luján y debiera ser la de todo buen cristiano: «Ningún día sin cerdo.»

En un pueblecito de la Cerdanya leridana, Martinet de la Cerdanya se llama, hay un hombre que convierte en placer de dioses la práctica cotidiana de la bella divisa gastronómica: el señor Turet.

El pueblo está a pocos kilómetros de la frontera con Francia por Puigcerdá y Bourg Madame y desde Barcelona a él se accede por la carretera del túnel del Cadi. Es decir, el pueblo está a orillas del tumultuoso Segre, lleno de ricas truchas, y en el bello y estrecho valle encerrado entre la dureza del Cadi y la belleza del Pirineo.

En Martinet uno se puede alojar en el Hotel Boix y no lo lamentará. Habitaciones que dan al río y un restaurante que es uno de los mejores de Catalunya. Entre otras delicias, allí se pueden degustar las que con cerdo hace el señor Turet en su pequeña charcutería.

Turet, leridano fornido, rollizo, de sanguíneo rostro y elocuente y fuerte verbo, mata personalmente a los cerdos que va a comprar a los payeses de la montaña. Animales fortalecidos por los vientos fríos y por una alimentación natural. De ellos salen longanizas y



Xavier Domingo

sumir charcutería de la de verdad es ahora, en invierno. Desde que comienzan las nieves hasta el deshielo y es también cuando la Cerdanya es más bella. Dentro de poco el bosque comenzará a proliferar de colmenillas, cantarelas y perrochicos, las setas primaverales. Aparecerán los primeros brotes y las primeras flores. Torrentes y ríos bajarán con ruidosa fuerza de la alta montaña agitada por el zumbido de los insectos y el canto de los pájaros. Por la noche, cerca de la chimenea aún necesaria, comeremos butifarra con setas que sabrán a bosque nuevo, a tierra húmeda, a lluvia primordial, a tiempos mejores. El pan —qué rico es el pan de payés en la Cerdanya— y el vino serán como el sello de la amistad. Como el poeta Horacio en su finca de la Sabina, rodeados de amigos y de bellas mujeres, recordaremos sin nostalgia días que ya no nos conciernen. Pasadas agitaciones políticas, agua que no mueve molino, agua que se fue.

Y aún degustaremos, en el desayuno, con los huevos fritos y la cansalada, el sabroso «trinxat» de col de montaña, herida, endurecida y casi ennegrecida por las heladas, hecha torta con las patatas en puré y tostada a la manteca de cerdo.

Y desde luego, «ande yo caliente y riase la gente».

fuets, butifarras blancas y negras, butifarras de faba y cansaladas aviadas o saladas, butifarras de fetge o de sang o frescas que están entre las mejores que uno conoce, y uno es de los que se pasan la vida buscando esos tesoros.

Un día, a Pau Casals le preguntó un periodista: «Maestro, quién es el mejor violoncelista del mundo.» Casals, con una pícaro sonrisa, respondió: «El mejor, no lo conozco. El segundo soy yo.» Turet ocupa el mismo lugar en el campo de la charcutería, infinitamente más importante que el del ruido más o menos melódico.

El buen tiempo para comprar y con-

El señor Turet de la Cerdanya

SERIE PRODUCCION

59



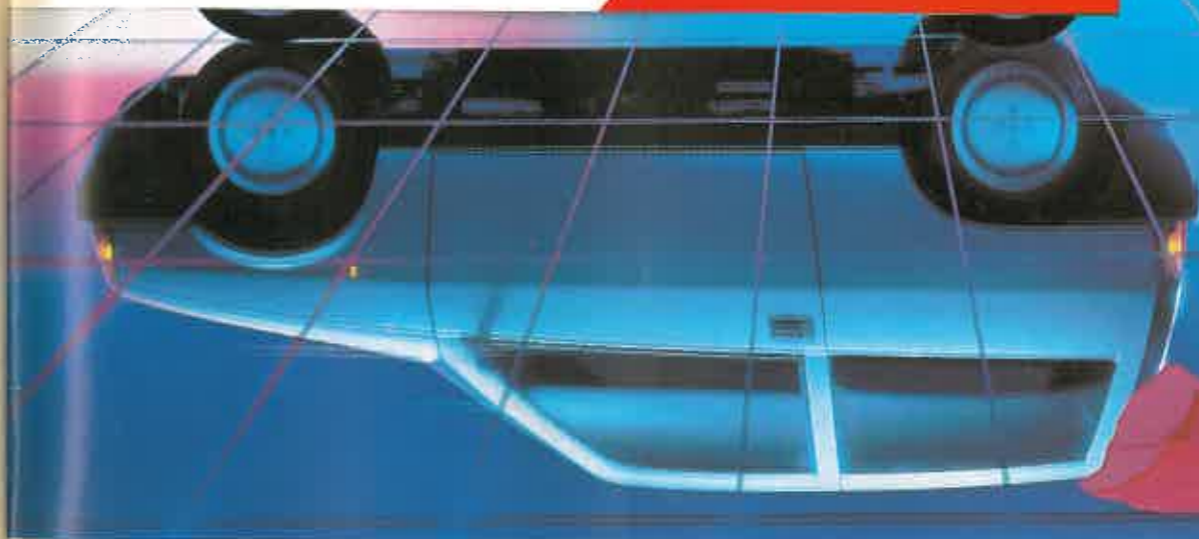
PORSCHE 944

LOS Porsche son vehículos con los que todos hemos soñado en alguna ocasión. El 944 pertenece a la nueva generación de la marca y, sin haber perdido nada de su carisma, tiene un mayor equilibrio y mejor manejabilidad que otros modelos anteriores. Existen dos versiones del 944, una con inyección y otra sobrealimentada por un turbo, con lo que la potencia pasa de

163 a 220 caballos. Son coches de una gran manejabilidad, carentes de ruidos y con unas prestaciones de primer orden. La mecánica es robusta y fiable y su comportamiento está a la altura de lo que cabría esperar, al igual que el acabado, excelente aunque austero. Un precio excesivo puede hacer, sin embargo, que se desvanescan nuestros sueños de la infancia.



Motor 16



GRUPO BARRIO

¿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. Sencillo, 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 perderemos 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.

RETRATO de yuppie



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

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

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

Naturalmente endo- N 15 chip

sa siempre el casco: un casco tecnológicamente avanzado, con un sistema de aire muy eficiente, con perfecta cal-

N 19 E zabilidad que deriva de los estudios de ergonomía. El casco justo para un motociclista inteligente: para quien ha compren-

N 33 Erre dido que la moto puede también ser un instrumento de civilización. ¿Qué casco es? Bien, si tenéis necesidad de conocerlo no sois yuppies. Pero, si habéis leído todo este anuncio podréis llegar a serlo.

Empezad a conocer los otros cascos de la gama Nolan.

NOLAN

Civilización del casco.



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

N 34



FOTOS ESPIA: NUEVO AUDI 90

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

22 de marzo 1986

Núm. 126 • 200 ptas.

PROBADO EN ESPAÑA

FERRARI GTO QUÉ LOCURA



COMPARATIVA

ALFA 75 TD FRENTE A BMW 324 DIESEL

F-1: TODOS LOS PILOTOS, TODOS LOS CIRCUITOS