

A FONDO: EL DEPORTIVO AUDI COUPE QUATTRO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

29 de marzo 1986

Núm. 127 • 200 ptas.

ESPAÑOL EN OCTUBRE

309

**PRIMERA
PRUEBA**



**NUEVO OPEL
REKORD EN VERANO**

ENVIADO
Motor 16
ESPECIAL

BRASIL F-1: PIQUET ABRIÓ EL FUEGO

LA COMBINACION PERFECTA DE COMODIDAD Y ALTO RENDIMIENTO.



Hemos de admitirlo: nos encanta ser los primeros. Hace 25 años construimos el primer automóvil italiano con tracción delantera. Más tarde la suspensión independiente y la carrocería monocasco. Ahora hacemos honor a esta tradición ofreciendo al conductor una experiencia totalmente novedosa: el brío de un deportivo, unido a la comodidad de un coche grande. Su interior es elegante, espacioso, y soberbiamente equipado. Pero al mismo tiempo, bajo el capó oculta un

motor 4 cilindros, sobrealimentado, de 165 CV de potencia. Dotado de intercooler y sistema de seguridad contra el exceso de presión, como los motores de fórmula Uno. Capaz de pasar de 0 a 100 Km/h. en sólo 7,2 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 218 Km/h., sin que usted se dé cuenta. Además, hay un modelo de 6 cilindros en V, del mismo tipo que llevó al triunfo a los Lancia en la carrera de las Mil Millas en los años 50. Disponemos de un modelo turbodiesel que es, con mucho, el más rápido de su clase y de un 2.000 dotado de inyección electrónica de combustible que puede codearse con los mejores de su clase. Así son los Lancia Thema. Coches con un enorme potencial de tecnología e ideas. Para mantenerse en cabeza.

Thema i.e Turbo - 2.000 c.c., 165 CV., 218 Km/h., 0-100 Km/h. en 7,2 seg.
Thema Turbodiesel - 2.500 c.c., 100 CV., 185 Km/h., 0-100 Km/h. en 11,9 seg.
Thema 6 V - 2.850 c.c., 150 CV., 208 Km/h. 0-100 Km/h. en 8,2 seg.
Thema i.e. - 2.000 c.c., 120 CV., 195 Km/h., 0-100 Km/h. en 9,7 seg.

LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Los Lancia Thema son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa Turin y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.



BMW SERIE 5

BMW considera a la Serie 5 como berlinas de alto nivel, pero sin llegar al lujo ni la sofisticación de la Serie 7. En general, se trata de coches con un buen nivel de prestaciones, con un acabado excelente y un confort a toda prueba. Particularmente, los modelos más elevados, el 528 y el M-535, destacan por su elevada velocidad punta, y

en el caso particular del 535, por su comportamiento deportivo. La gama se completa con otras versiones de menor cilindrada y con una con motor diesel turboalimentado, que desarrolla 115 caballos y es uno de los diesel más rápidos del mercado. La habitabilidad no está en proporción con las dimensiones exteriores, al tratarse de una carrocería clásica.



Gran cesión

esiones más espectaculares de mana Santa serán, sin duda, las gan por escenario las carreteras as. Un millón de automóviles tos días el dramático «vía crucis» estas cortas vacaciones. Para e esperpéntico cuadro no hay de los conflictos laborales de a, ni de lo poco segura que es comunicaciones. La verdad es ingredientes se le quitan las gal más pintado. o esto fuera poco, ahora resulta e José María Calviño, el todopolele, le niega al director general oan y la sal. Es decir, le castiga la información del teléfono (91) e es en esta ocasión una buena alquiler automovilista que decia carretera. El castigo de Calviustedes, es la respuesta a José

Motor 16

(Pruebas): Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Villa (Náutica).
 Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª planta. 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 nrye e.
 Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserin. Teléfono: 268 04 02-03.
 Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprenta: 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.



27 A FONDO Audi Coupé GT Quattro

26 FRENTE A FRENTE R-25 Turbo/Saab 9000

49 CUENTENOS SU CASO

52 OCIO Expo-ocio'86



54 GENTE SOBRE RUEDAS Gigantes en Porsche

56 DEPORTE Rallye del RACE

60 G.P. de Brasil de F-1

65 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS



Luis Martín Palacin por no prestarle un helicóptero para cubrir la información de la lotería de Navidad. Lo grave es que nadie pone coto a ese empinado y barbado ciudadano, que se permite incluso jugar con la seguridad de las personas. De locos, vamos.

Estos días se ha hecho pública la noticia de que el MOPU invertirá, hasta el verano del próximo año, 285.000 millones de pesetas en las carreteras. Falta hace, la verdad sea dicha, porque nuestra precaria red ni es segura ni está preparada para acontecimientos como los de estos días. España, en materia de obras públicas ha sido un país de parcheo permanente. Así hemos ido tirando años y años, prefiriendo sufragar las grandes pérdidas aéreas o de los ferrocarriles, negándole a nuestras carreteras el asfalto que necesitaban y no queriendo ver las auténticas necesidades en esta materia. En este aspecto está claro que España es un segunda división, con pocas posibilidades de ascenso en un futuro próximo.

En otras ocasiones ya hemos pedido desde estas mismas páginas que el ahorro que ha supuesto para nuestra economía la bajada de los crudos incida directamente en la construcción, reforma y mejora de carreteras. La idea está ahí, pero lo que hace falta es que los políticos, de una vez por todas, le pierdan el miedo al asfalto, porque por ahí pasa el futuro de nuestro país.

Félix Lázaro
 Motor 16 / 3

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 200 pes. sin IVA. Costes de transporte incluidos.



CABALLO DE BATALLA

M-535 I



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.453 c.c. (84x93,4 mm.). Cigüeñal: De siete apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 9,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 218 CV, a 5.200 rpm. Par máximo: 31,6 mkg., a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas, con autoblocante. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.º, 10,1 km/h; 2.º, 15,7 km/h.; 3.º, 21,4 km/h.; 4.º, 30,5 km/h.; 5.º, 37,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topos: 3,3. Diámetro de giro: 10,9 metros.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos atrás, servo y ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación de 165 TR 390. Neumáticos: 220/55 VR 390.

PESO En orden de marcha: 1.430 kilos.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Prueba en el número
520 I	1.990	125	189	9,0	10,36	67
525 E	2.683	125	177	12,6	14,10	67
525 E	2.494	150	197	10,5	12,28	—
528	2.788	184	212	10,4	13,08	24
M535 I	3.453	218	228	11,8	14,43	98
M 5	3.453	286	245	13,2	15,73	—
524 TD	2.443	115	185	6,5	7,83	95

Motor 16

LANCIA THEMA



la diferencia de viajar en LANCIA.

Los Lancia Thema son coches importados directamente de Italia por Fiat Hispania, S. A., dependiente de Fiat Auto Spa Turin y comercializados en España a través de una red de concesionarios exclusiva.



LA CO
DE COMODI



in
ce
hacemos
ofreciendo al con
totalmente novedos
tivo, unido a la comodi
Su interior es elegante, espacioso
pado. Pero al mismo tiempo, b

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

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

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Erio (Información); José María Ceruda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez.

Documentación: María Isabel Valcárcel. 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 Ma (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 Ruc. 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, 51-5.ª planta. 11. 46106. 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 43374 nve e.

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

Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

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



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



8 AL VOLANTE Peugeot 309

11 Peugeot 205 Automático

12 Peugeot 205 Cabrio

13 Visa GTI de 115 CV

14 LO ULTIMO Nuevo Opel Rekord

18 ACTUALIDAD Santa movida

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados



27 A FONDO Audi Coupé GT Quattro

26 FRENTE A FRENTE R-25 Turbo/Saab 9000

49 CUENTENOS SU CASO

52 OCIO Expo-ocio '86



54 GENTE SOBRE RUEDAS Gigantes en Porsche

56 DEPORTE Rallye del RACE

60 G.P. de Brasil de F-1

65 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

La gran procesión

LAS procesiones más espectaculares de esta Semana Santa serán, sin duda, las que tengan por escenario las carreteras españolas. Un millón de automóviles protagoniza estos días el dramático «víacrucis» que suponen estas cortas vacaciones. Para completar este esperpéntico cuadro no hay que olvidarse de los conflictos laborales de Renfe e Iberia, ni de lo poco segura que es nuestra red de comunicaciones. La verdad es que con estos ingredientes se le quitan las ganas de viajar al más pintado.

Y por si todo esto fuera poco, ahora resulta que el inefable José María Calviño, el todopoderoso de la «tele», le niega al director general de Tráfico el pan y la sal. Es decir, le castiga no ofreciendo la información del teléfono (91) 742 12 13, que es en esta ocasión una buena ayuda para cualquier automovilista que decida echarse a la carretera. El castigo de Calviño, pásmense ustedes, es la respuesta a José



Luis Martín Palacín por no prestarle un helicóptero para cubrir la información de la lotería de Navidad. Lo grave es que nadie pone coto a ese empinado y barbado ciudadano, que se permite incluso jugar con la seguridad de las personas. De locos, vamos.

Estos días se ha hecho pública la noticia de que el MOPU invertirá, hasta el verano del próximo año, 285.000 millones de pesetas en las carreteras. Falta hace, la verdad sea dicha, porque nuestra precaria red ni es segura ni está preparada para acontecimientos como los de estos días. España, en materia de obras públicas ha sido un país de parcheo permanente. Así hemos ido tirando años y años, prefiriendo sufragar las grandes pérdidas aéreas o de los ferrocarriles, negándole a nuestras carreteras el asfalto que necesitaban y no queriendo ver las auténticas necesidades en esta materia. En este aspecto está claro que España es un segunda división, con pocas posibilidades de ascenso en un futuro próximo.

En otras ocasiones ya hemos pedido desde estas mismas páginas que el ahorro que ha supuesto para nuestra economía la bajada de los crudos incida directamente en la construcción, reforma y mejora de carreteras. La idea está ahí, pero lo que hace falta es que los políticos, de una vez por todas, le pierdan el miedo al asfalto, porque por ahí pasa el futuro de nuestro país.

Félix Lázaro

GRUPPO GAMBINO

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 200 ptas. sin IVA. Costos de transporte incluidos.

Bocinazos

nar a MOTOR16 un nuevo triunfo moral en el singular combate musístico.)

¿Por qué la D. G. de Tráfico ha señalado los itinerarios alternativos con paneles semejantes a ataúdes? Lo subliminal les pierde.

¿Será verdad que José María Calviño ha sido elegido por Citroën para actuar como árbitro en el Campeonato de Mus que organiza (?) esta marca todos los años? (NOTA: Rogamos se interprete este bocinazo como parte de la guerra psicológica encaminada a proporcio-

¿Quién ha tenido la desfachatez de aprobar una subida en las tarifas de Renfe que llegan hasta el 22 por 100? Es por agradecerse de parte de los automovilistas.

¿Por qué la mayoría de los talleres aplican el IVA sobre la factura total, si ya los precios de los respuestos están cargados con el mencionado impuesto?

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



RECORDMAN

GONZALEZ, EN MOTOR16

JOSE Luis González, el atleta español que obstenta la segunda marca mundial de la milla y que a punto estuvo de batir en el polideportivo de Oviedo, quiere cambiar de coche, y para asesorarse pasó por nuestra redacción, donde, además de informarse a través de nuestros especialistas y probadores de las características de sus coches preferidos,

se interesó por nuestro trabajo. González visitó nuestras instalaciones y mostró especial interés por los procedimientos que seguimos para la realización de las pruebas y medición de las prestaciones.

NEUMATICOS

PIRELLI SUBE

EN el pasado año, las ventas globales del grupo Pirelli ascendieron a 3.650 millones de dólares, cifra que supone un aumento del



4 por 100 respecto al ejercicio precedente, y en la que ha jugado un papel primordial el relanzamiento del sector del neumático. Los resultados provisionales ofrecen un saldo positivo de 101 millones de dólares (un 40 por 100 más que en 1984). En este balance resalta, según el propio grupo, la mejora registrada en sus intereses en España, después de varios años de ejercicio negativo.

JAPONESES

IMPORTACION LIMITADA

EN la Secretaría de Estado de Comercio se está estudiando la posibilidad de autorizar la importación contingentada de vehículos japoneses, hasta ahora limitada a 25 unidades anuales.



Uno de los factores que empuja a la Administración a estudiar el tema son las crecientes inversiones que algunos fabricantes japoneses de automóviles están realizando en nuestro país. En cualquier caso, la importación de productos japoneses, entre ellos los automóviles, estará contingentada de forma permanente en virtud de un reglamento comunitario al que se acoge España desde el pasado 1 de marzo.

CARRETERAS

MAS INVERSIONES

EL Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo invertirá hasta el verano de 1987 un total de 285.000 millones de pesetas en las carreteras españolas, dentro de la primera fase del Plan General de Carreteras. Hasta el momento, y según ese plan, el MOPU ha terminado obras por valor de 65.000 millones, y tiene en ejecución un monto total de 88.000 millones. Por otra parte, el titular del Departamento, Sáenz de Cosculluela, ha anunciado la pasada semana en Alcoy que la autovía Alicante-Murcia se prolongará hasta Huércal-Overa, en la entrada de la provincia de Almería.



MULTA CON SONRISA

LOS aparcamientos del área de Barcelona, que han sido bien acogidos por los automovilistas, serán rigurosamente vigilados, y para quitar acritud a esta siempre severa función, los responsables municipales irán reemplazando al personal jubilado de empresas municipales, que en la actualidad presta este servicio, por vigilantes femeninos. La primera promoción consta de 25 jóvenes, que la pasada semana comenzaron a trabajar en el área. Su uniforme es obra de la diseñadora Susana Frouthmann, responsable del Salón de la Moda de Barcelona.

RENAULT

EN EBULLICION

RENAULT no quiere perder terreno en el capítulo de los coches con tracción total, y para despegar con fuerza está ultimando toda una gama de modelos 4x4, que debe dar respuestas a las distintas categorías. El Renault Espace, el R-21 y el R-5 GT Turbo con cuatro ruedas motrices se disponen a entrar en el mercado en un plazo inferior a nueve meses. Renault ofrecerá así la seguridad suplementaria que ahora mismo es el distintivo clave de los coches con tracción total. También va a toda marcha el proyecto de Renault 25 con carrocería de tipo clásico, una versión que saldrá en Estados Unidos antes de un año.

MADRID

POLEMICA ILUSTRACION

EL pasado día 19 se ponía en Madrid la primera piedra de lo que en el futuro será la avenida de la Ilustración, o lo que es lo mismo, el tramo que cerrará la M-30 por el noroeste. El acto, al que asistieron el alcalde de Madrid, Juan Barranco, y el ministro de Obras Públicas, Sáenz de Cosculluela, fue duramente contestado por asociaciones de vecinos de la zona, que no desean que esa vía pase cerca de sus viviendas. La avenida de la Ilustración tendrá cinco kilómetros y medio de longitud, con tres diseños diferentes, arbolado y grandes esculturas.



CATALOGO

MOTOR 16



CATALOGO

TODOS LOS COCHES

DESDE la pasada semana comprar un coche es más fácil, consultando la nueva publicación del Grupo 16 y nacida en el seno de MOTOR16, el «Catálogo», con 164 páginas a todo color, que incluye a todos los modelos que se venden en España, plasmados en fotografías y fichas técnicas de todas y cada una de las versiones, con sus precios. El «Catálogo» se completa con un amplio informe de los coches que se fabrican en el mundo, Estados Unidos, Japón, América, Asia, Australia, África y países del Este, así como una extensa estadística del sector de automoción a nivel nacional y mundial.



Verde y Rojo

- No es la primera ni la quinta vez que la asistencia posventa de Seat no prevé la necesidad de repuestos en los coches de nuevo lanzamiento. Pero aún más grave es que no haya repuestos de coches con más de un año en producción, como, por ejemplo, el Volkswagen Passat, del que no hay manera de encontrar un juego de juntas.
- La eliminatoria entre el Barcelona y la Juventus de Milán ha estado condicionada por el gran patrón de la Fiat, Agnelli, capaz de dar dos millones de pesetas a cada uno

de sus jugadores. Por eso, que el barcelonista Urruti sea concesionario de Fiat en la Ciudad Condal tiene doble mérito.

● Correctivo en todo el casco a las distintas Policías de Tráfico que pueblan el país por su falta total de conexión cuando los automóviles se acumulan en las carreteras, como es el caso de la Semana Santa. No es nada edificante ver a guardias civiles de Tráfico aplicando unos criterios mientras los policías municipales aplican otros. Más coordinación, señores.

● El Ministerio de Industria ha concluido, tras la firma de los acuerdos con Ford, el plan de reindustrialización, que consolida la presencia de la industria de automoción en nuestro país. Una eficaz propuesta y realización que se merece todos los reconocimientos.

NUEVO FORD ORION '86

LA CONQUISTA DEL ESPACIO



Descubra una nueva dimensión. Entre en el nuevo Ford Orion. Conozca la comodidad de su interior totalmente nuevo, con un espacio que rompe barreras.

Con un nuevo y avanzado diseño exterior que le ofrece aún más espacio, economía y confort.

Y por primera vez en un coche de su categoría el nuevo sistema de frenos antibloqueo especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera, opcional con motores CVH.

Y ese algo más que hace de Ford Orion en sus nuevas versiones



LOS NUEVOS ORION

	1.4	1.6	1.6i	1.6D
	75 CV	90 CV	105 CV	54 CV
CL	5 vel.	—	—	5 vel.
GHIA	—	5 vel.	5 vel.	5 vel.

CL y GHIA, un coche poco común. Sus nuevos motores 1.4 de 75 CV y 1.6 de 90 CV, y muy pronto el nuevo GHIA 1.6 inyección de 105 CV. Todos con cinco velocidades y encendido electrónico, que combinan la potencia con la máxima economía. También en versión Diesel 1.6, el más económico de su clase en Europa.

Ford Orion, un coche que le llevará a usted y a su familia, con toda seguridad hacia una nueva dimensión. Y a un precio que le conquistará.

Entre en Ford Orion. La conquista del espacio.



Nuevo Orion '86 CL, desde 1.243.200 Pts.
 Nuevo Orion '86 Ghia, desde 1.350.200 Pts.
 Nuevo Orion '86 Diesel, desde 1.375.200 Pts.

Incluidos I.V.A. y Transporte.



Diseño y Calidad

309 GL Perfil

309 GT

309 GR

PEUGEOT 309

CUATRO PARA EMPEZAR



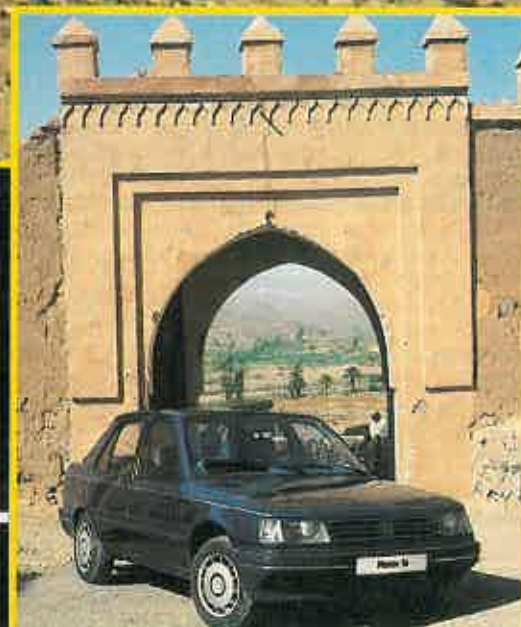
PEUGEOT ha presentado oficialmente su nuevo modelo 309 en el sur de Marruecos, donde sus diferentes versiones del nuevo modelo, así como las nuevas del 205, podían pasar inadvertidas para el gran público, que todavía deberá esperar algún tiempo hasta que pueda admirarlas en los concesionarios de la



Muy sobrio y simple el salpicadero. No es particularmente atractivo.

marca. Un tiempo que en el caso de España, y referido al 309 en concreto, va a ser de seis meses, que es el mínimo período que necesita la fábrica de Villaverde para comenzar la producción de este nuevo modelo. Este retraso con respecto al resto de los países europeos que van a poder disponer de él, en los que el modelo va a ser comercializado

dentro de esta primavera, se debe en buena parte al retraso en la firma de los acuerdos entre el grupo PSA y el Gobierno español, según los cuales la factoría madrileña va a ser objeto de inversiones por valor de 15.000 millones de pesetas (11.000 millones aportados por el grupo industrial francés y 3.000 por parte española, entre subvenciones y





La versión GT se distingue por su mayor anchura de neumáticos y las llantas, con embellecedores tipo turbina.

créditos blandos). La factoría de Villaverde debería estar preparada para iniciar la producción del 309 a finales del verano, estando prevista la comercialización para primeros del mes de noviembre. En principio, la cadencia de fabricación sería de 350 unidades/día, destinadas a satisfacer la demanda del mercado español y ayudar a Francia en los mercados de exportación. En estos momentos, de la factoría Poissy salen mil unidades diarias de este modelo, mientras que en Ryton, en Gran Bretaña, se montan otras doscientas quince con volante a la derecha, que se venden en el Reino Unido y todos los países de su área de influencia. Esto quiere decir que a partir del otoño que viene la producción del 309 estará por encima de la muy respetable cifra de las mil quinientas unidades/día.

De salida son cuatro las versiones que se ofrecen en el mercado europeo, todas ellas con motores de gasolina. Las cilindradas van de 1.118 centímetros cúbicos a 1.905 centímetros cúbicos, pasando por los 1.294 y 1.580 centímetros cúbicos. Los dos motores más pequeños, que desarrollan 55 y 65 caballos, respectivamente, son del tipo Simca, utilizados ya por el Horizon. Los otros dos, de 1.580 y 1.905 centímetros cúbicos, con 80 y 105 caballos, son del tipo XU, mucho más moderno, que son los que llevan los Citroën BX. Todos ellos se ofrecen acoplados a cajas de cambio de cinco marchas excepto el más pequeño, del que existe una variante con cambio de cuatro marchas.

En lo que se refiere a la presentación hay cinco niveles. Uno básico, con asientos en plástico, que implica el motor de 1,1 litros y el cambio de

cuatro marchas; el GL, que se obtiene con motores de 1,1 y 1,3 litros; el GR, con motores de 1,3 y 1,6 litros; el SR, que implica el motor de 1,6, y el GT, reservado para el motor 1,9 litros. Además hay una versión GL Profil, con embellecedores de rueda aerodinámicos, un pequeño alerón trasero y neumáticos estrechos, en la que se han aplicado algunas de las experiencias aerodinámicas obtenidas del prototipo Vera. Tiene un coeficiente aerodinámico (Cx) de 0,30, mientras que las restantes versiones, a causa de sus neumáticos de mayor anchura, tienen un coeficiente de 0,33.

Cohabitación con el Horizon

Lo que todavía no se ha anunciado oficialmente es cuáles de estas versiones se lanzarán en España el próximo otoño. Teniendo en cuenta que el Horizon va a seguir siendo fabricado al menos dos años más, es lógico pensar que no se lanzará de momento la versión más baja de 1,1 litros. Por tanto, el más bajo de gama para España debería ser el de motor 1,3, con 65 caballos. Y es posible que se ofrezca la versión Profil, cuyos desarrollos no son excesivamente largos, lo que los hace válidos para España, un país con una mínima red de autopista y un tráfico importante que hace necesaria una cierta brillantez de reacciones para realizar adelantamientos seguros.

Con lo que hay más dudas es en las dos siguientes versiones, las que en Francia utilizan el motor XU. Parece probable, en virtud de los acuerdos firmados con el Gobierno español, que los motores no fueran los mismos, y en lugar

de los motores 1,6 y 1,9 litros franceses se emplearan los de origen Simca fabricados en Villaverde, que ya utilizan en los 205 españoles. En uno de los casos no habría diferencias. El motor 1,6 litros francés desarrolla una potencia de 80 caballos, mientras que el 1,4 español tiene 83 caballos. En cambio, frente a los 105 caballos del 1,9 francés, el 1,6 español se queda en 94 caballos, que es una diferencia apreciable, que haría que en el caso del GT si se recurriera al motor francés.

La gama que ahora se presenta no es más que el principio de una familia que debe ampliarse con motores diesel —el 1.905 XUD de los Horizon y Solara— y motores de gasolina con sistema de inyección —sería la versión GTI—, en los que la potencia sería del orden de los 130 caballos.

Al volante

Lo primero que llama la atención, puestos a conducir estos coches, es la excelente insonorización lograda. Sea cual fuere la versión probada, el nivel sonoro es bajísimo, aunque se tire a fondo del motor. Este bajo nivel de ruidos mecánicos conseguidos colabora en gran manera a crear una sensación de gran confort. Los asientos tienen buena forma y recogen bien a sus ocupantes, mientras que la suspensión, si peca de algo, es de blanda. Tiene una buena capacidad de absorción de obstáculos y permite sólo un balanceo moderado del coche en las curvas cuando se rueda rápido. Sin embargo, al paso de ondulaciones y badenes no



Tanto los asientos delanteros como los traseros son confortables

logra neutralizar completamente los rebotes de la caja.

La estabilidad es muy buena. Como buen tracción delantera, el coche tiene tendencia a irse de morro a la entrada de las curvas, pero en todo momento permanece obediente a los mandatos del volante y el acelerador. Además, acepta bien que los más hábiles puedan jugar con él, haciendo deslizar el eje trasero para facilitar el paso por las curvas.

La dirección, como en el 205, tiene un primer cuarto de vuelta muy suave, para endurecerse a continuación. De todas maneras, no resulta excesivamente pesada incluso maniobrando a coche parado. Los frenos nos han parecido excelentes y capaces de aguantar bien el que se abuse de ellos.

En cuanto a las mecánicas, la del 1,1 nos ha parecido suficiente. La del 1,3 en versión Profil nos ha sorprendido por su buena voluntad. Requiere que se la conduzca de una forma alegre para sacarle partido, pero se puede conseguir de ellas unas medias excelentes incluso en carreteras de montaña. La del 1,6 es muy equilibrada, mientras que la del GT nos decepcionó un poco, puesto que esperábamos más de un motor de 105 caballos. El motor responde bien a bajo régimen, ofreciendo, por tanto, unos buenos reprises. Sin embargo, se resistía a subir de vueltas y alcanzar una alta velocidad punta. En su descenso hay que decir que estábamos a una altura de unos 1.700 metros sobre el nivel del mar, en las estribaciones del Atlas, y que eso, sin duda, le impedía una buena respiración.

En cuanto a prestaciones, la velocidad máxima que anuncia el fabricante es de 150 kilómetros por hora para el 1,1 litros; 165, para el Profil; 170, para el GR, y 190, para el GT. En consumos a 90 kilómetros por hora, el 1,1 consume 5,3 a los 100 kilómetros; el 1,3 Profil, 4,8; el 1,6, 5,1, y el GT, 5,5 litros. En conducción rápida, con el Profil consumimos 8,1; con el 1,6, 9,1, y con el GT, 10,3 a los 100 kilómetros.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol

PEUGEOT 205 YA HORA AUTOMÁTICO

A partir de ahora, Peugeot ofrece también una caja de cambios automática en el 205. Se trata del cambio automático desarrollado conjuntamente con ZF, que desde hace un mes se ofrece también en los 505. Es un cambio cuya particularidad es que tiene cuatro marchas de las cuales la tercera tiene un resbalamiento de convertidor de par limitado en un 60 por 100 y la cuarta lo bloquea completamente, recibiendo una toma directa de potencia del motor.

Esto permite limitar las pérdidas de potencia que hasta ahora eran inevitables en los cambios automáticos y, por otra parte, limitar el consumo.

Peugeot quiere luchar con este 205 contra la imagen que tienen los automáticos de ser coches para inválidos, con poco brío y aburridos de llevar. De momento, el cambio automático sólo se puede obtener con el motor de 1.580 centímetros cúbicos

—el mismo de los 309 GR y SR y de los Citroën BX 16— con 80 caballos de potencia, que le permiten unas prestaciones francamente buenas. Concretamente, el fabricante anuncia 166 kilómetros por hora de velocidad punta.

Esta velocidad máxima la consigue sobre la tercera marcha, puesto que la cuarta tiene un desarrollo bastante largo. La marca lo ha escogido a propósito en busca de unos consumos bajos, que sea equivalente a los de los 205 manuales.

La única crítica que hay que hacer a este cambio es la falta de precisión de su selector. Es necesario mirar a la palanca para tener la certeza total de qué marcha se ha metido.

El 205 Automático será fabricado en España. Su comercialización se hará esperar hasta final de año. En los coches españoles esta caja de cambios podría ser acoplada al motor de 1.442 centímetros cúbicos del GT, que tiene 83 caballos en lugar del 1.580, que es un motor importado.



Sólo el anagrama distingue al 205 Automático de sus hermanos. La suspensión ha sido reforzada, como en las diesels, a causa del mayor peso del cambio ZF. Lo único criticable es la imprecisión del selector.

PEUGEOT 205 GTI

MÁS POTENCIA Y SIN TECHO

La serie de novedades Peugeot presentadas en Marruecos se cerraba con las nuevas versiones GTI de 115 caballos y el Cabrio.

Con respecto a la primera, Peugeot ha conseguido ganar diez caballos a base de diseñar una nueva culata y un diagrama de distribución diferente. Con este aumento de la potencia, la velocidad máxima pasa a 196 kilómetros por hora, cuando antes apenas llegaba a los 190 kilómetros por hora. Es precisamente a buen régimen cuando se hacen notar los diez caballos suplementarios. Por lo demás, en recu-

Más novedad es el 205 Cabrio, versión que ha sido estudiada por Pininfarina, colaborador habitual de la marca. Es el diseñador italiano quien se encarga de fabricar los bastidores de esta variante sin techo, a razón de cincuenta al día. Esta cantidad ha sido juzgada insuficiente, por lo que Peugeot se ha visto obligada a presionarle para que aumente la producción a setenta.

Se ofrece con dos motorizaciones. Una es la de 115 caballos con inyección, que recibe la denominación de CTI; mientras que la otra lleva el motor de 1.580 centímetros cúbicos de 80 caba-

llos —el mismo que lleva el automático—, que se denomina CT.

La principal virtud de este Cabrio es la rigidez de su

Muy rígido el bastidor del 205 Cabrio, que se ofrece en versiones de 80 y 115 caballos. En principio, sólo la segunda debería importarse.



115 CABALLOS PARA EL VISA

CASI por sorpresa Citroën Hispania presentó en Expo-Ocio una nueva variante de la gama Visa, el GTI en versión 115 caballos, que según datos de la marca alcanza una velocidad máxima de 192 kilómetros por hora. El nuevo caballo no supone incremento de precio, aunque este Visa se integra dentro de las tarifas actualizadas por el fabricante en su última subida. Sustituye al anterior GTI y se mantiene entre los mejores compromisos precio/prestaciones, pues no llega al millón cuatrocientas mil pesetas.

aletas delanteras, a partir de las cuales unas bandas bicolor recorren los laterales de la carrocería.



El nuevo Visa se distingue exteriormente por la mención 115 CH en las



peraciones y aceleraciones, resulta difícil establecer una diferencia. En cualquier caso, el coche mantiene todas sus virtudes de estabilidad, nobleza de reacciones, buen frenado y, lo que es mejor, sobriedad de consumo. Rodando fuerte, la media de consumo es de 9,6 litros a los 100 kilómetros. Todo esto incrementado por una mayor velocidad máxima, terreno en el que se veía superado por alguno de sus más directos rivales, como el Fiat Uno Turbo o el R-5 GT Turbo, este último equipado también de un motor de 115 caballos.

El resto del coche, relaciones de cambio incluidas, permanece invariado.

Los 10 caballos que se han ganado en el GTI repercuten, sobre todo, en una mayor velocidad máxima.



Las operaciones de capotado y descapotado son simples. La habitabilidad permanece invariable.



carrocería, superior a la de la mayoría de sus competidores. Las operaciones de capotado y descapotado son facilísimas, además la capota no supone una merma de la habitabilidad y prácticamente no resta capacidad de maletero.

Tanto el GTI como los Cabrio serán importados. Su comercialización en España debería producirse a finales de mayo o primeros del mes de junio. De momento no hay precios, pero el GTI 115 caballos debería costar unas 30.000 pesetas más que el 105 caballos, que seguirá siendo producido. En cuanto al CT, su precio será superior a los dos millones de pesetas.

EXCLUSIVA

OPEL OMEGA REQUIEM POR EL REKORD

El coche que sustituirá a los ya veteranos Opel Rekord saldrá al mercado a primeros del próximo otoño. El futuro modelo de General Motors Europa será muy distinto de los coches que ahora mismo están saliendo de las cadenas de montaje, y para hacer más notable tal diferencia se cambiará hasta el nombre: los fu-

turos Opel Rekord se llamarán casi con seguridad Opel Omega.

El Opel Omega será un coche grande, muy aerodinámico, con motores de cilindra-

das comprendidas entre 1,8 y 2,2 litros de cubitaje, un coche que debe incluirse en la categoría de los Ford Sierra, los Mercedes 190, los Peugeot 505, los Renault 21 o los Volkswagen Santana. Los precios previstos para el Omega oscilarán entre un poco más del millón novecientas mil pesetas para los modelos más básicos y los dos millones quinientas mil pesetas.

Los técnicos de General Motors han desarrollado un proyecto que tendrá dos versiones diferentes: la versión para Europa se llamará Omega, mientras que la versión es-

El nuevo Rekord tendrá su equivalente en USA. Entre sus particularidades, una quinta puerta

Uno de los prototipos norteamericanos. Se presentarán a finales de este año



ROVER 800 A CARA DESCUBIERTA

El Rover 800, el coche derivado del Honda Legend, está ya preparado para salir a la calle. El Rover 800, que será presentado en junio, estará en la categoría de los Audi 100, Ford Scorpio o Mercedes W 124, y sustituirá a los veteranos Rover 2.600/3.500, modelos que ganaron el título europeo de coche del año.

Aunque el futuro Rover utilizará la base mecánica y estructural del Honda Legend, es un coche que tiene bastantes detalles propios, detalles que van a diferenciar este modelo de su hermano japonés. El frontal del Rover se caracterizará por su calandra, más personalizada; por sus flancos, que llevarán un tercer cristal lateral, ese triángulo

situado en la parte posterior que aparece en el modelo inglés y no en el Honda Legend, así como por sus pasos de rueda, que tienen una pestaña que sobresale de la carrocería, mientras que el Legend muestra un abomba-

miento de toda la aleta en el mismo estilo puesto de moda por los Opel Corsa. El maletero del Rover 800 es también muy diferente; su diseño recurre a unas formas más rectas, con un corte posterior muy brusco que da forma a

un pequeño alerón, mientras que el modelo japonés tiene unas aristas mucho más suaves.

El nuevo Rover tendrá una versión especial para Estados Unidos, una versión que se llamará Sterling y se comercializará a primeros de 1987, tres meses después de la presentación en el mercado europeo de los modelos 800. Rover ha creado una compañía en USA para distribuir el nue-

El Rover 800 se presentará en junio. Será un duro competidor para los familiares de máxima categoría. Utilizará dos distintos tipos de motores: un cuatro cilindros, de 140 caballos de potencia, y un seis cilindros en V, de 165 caballos, que debe superar con facilidad los 210 kilómetros por hora.



tudiada para los Estados Unidos se llamará Corsica. También se está poniendo a punto una versión especial de sólo

dos puertas laterales, que se conocerá con el nombre de Baretta. La familia Omega dedicará

atención especial al tema de la contaminación ambiental. Los tres motores de gasolina que formarán la oferta inicial

de la gama media de Opel llevarán catalizador, tanto en Alemania como en Suiza, mientras que en el resto de Europa se podrá adquirir este elemento como equipo opcional. Los tres motores de gasolina, con 1,8, 2 y 2,2 litros de cubitaje, serán de estructura idéntica a los utilizados en los Kadett GSi y en los Ascona, es decir, motores de cuatro cilindros en línea, con árbol de levas en cabeza. Las mecánicas del Omega tendrán potencias que oscilarán entre noventa y ciento veinte C.V.

El próximo Opel Rekord, un coche que podría llamarse Omega, va a ser muy distinto del modelo actual.



vo coche, un modelo que produjo, literalmente, gritos de admiración hace poco menos de seis meses, cuando se des-

veló su imagen ante los futuros concesionarios. El Rover 800 será un modelo de tracción delantera con el

motor situado en posición anterior transversal. Las dos mecánicas previstas para este coche son de diseño reciente,

el motor más pequeño, un diseño británico, será un cuatro cilindros de dos litros de cubitaje con inyección electrónica de carburante, que da ciento cuarenta caballos de potencia, este motor se caracteriza por utilizar una culata de dieciséis válvulas. El Rover 800 2.0i tiene un empuje más que suficiente para llevar al coche por encima de los doscientos kilómetros por hora.

El otro motor para el Rover 800 es un Honda de seis cilindros en V de 2,5 litros de cubitaje, un motor que da ciento sesenta y cinco caballos de potencia, valor que permite superar los doscientos quince kilómetros por hora.

El Rover 800 se caracterizará por su equipo, que será uno de los más completos del mercado europeo; el coche saldrá a la calle con un sistema de control automático de temperatura, con reglaje eléctrico de asientos y otros detalles de ese tipo.



Ford ya ha firmado. Y con esa firma se elimina el último escollo para que el Ministerio de Industria concluyera sus planes con los fabricantes de automóviles. Ahora, Ford se compromete a invertir 80.600 millones de pesetas en España y recibe una ayuda estatal de 7.500 millones para convertir Almusafes en la fábrica de la multinacional especializada en la producción de la gama ligera.

LA INVERSION DE FORD, A ESPAÑA

DESDE que el Gobierno acordara, en octubre del pasado año, dar «luz verde» a un plan para potenciar el sector del automóvil en España y conseguir que los productores acentuaran sus inversiones a corto plazo han pasado muchas fechas de duras negociaciones, que se han ido concretando poco a poco. La última, y una de las más llamativas, ha sido la entablada por el Ministerio de Industria con la multinacional Ford, que había anunciado la inversión de 84.000 millones de pesetas en su negocio europeo. La intención, desde el primer momento, de las autoridades españolas fue conseguir todo el máximo posible de esa cifra para nuestro país. Y así ha sido.

Aunque la firma del acuerdo se oficializaba el pasado día 19, desde los últimos días de diciembre del pasado año existía ya un preacuerdo rubricado por ambas partes, después de que la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos le diera el visto bueno en su reunión del día 23 de diciembre, según ha sabido esta revista en fuentes solventes.

Con la prefirma se conse-

guía, además, no adentrarse en las fechas del año actual, ya que las autoridades de las Comunidades Europeas podían haber puesto pegas a la concesión de ayudas por parte de un Gobierno a una empresa privada.

Pese a la existencia del preacuerdo, su culminación ha estado rodeada de una cautela tal que se ha aproximado al oscurantismo. Asimismo, MOTOR16 ha podido saber que la firma del documento final fue retrasada a petición de una de las partes hasta conocerse el resultado del referéndum sobre la OTAN. Salvados una vez todos los

obstáculos, el día 19 de marzo, fiesta precisamente en Almusafes, era la fecha elegida para la firma. El presidente de Ford Motor Company, Harold Poling, y el consejero delegado de Ford España, Patrick P. Byrne, por parte de la empresa, y Eduardo Santos, subsecretario del Industria y Energía, legalizaban con sus rúbricas el convenio. Estaban presentes en el acto el ministro de Industria, Joan Majó; el director general de Siderometalurgia, José Fernando Sánchez, y el presidente de Ford España, Jaime Carvajal.

Harold «Red» Poling, que había venido expresamente desde Estados Unidos para cerrar el tema, comentó en un improvisado encuentro con los periodistas: «El compromiso de futuro que este acuerdo supone para Ford de cara a España», recordando la «buena decisión que supuso el instalarnos en este país». Sin embargo, de ese encuentro no saldría la cifra que, en contrapartida a la inversión prometida, facilitaría la Administración a Ford España, remitiéndose solamente al anuncio de que el Gobierno «facilitará las actividades de la empresa en España».

Majó y Poling se saludan
Satisfacción tras las dificultades



Almusafes se convertirá en la planta básica de la gama ligera de Ford
La capacidad de producción alcanzará los 280.000 vehículos y los 400.000 motores

Sin embargo, y pese a esa falta de información, MOTOR16 ha podido saber que las ayudas oficiales a Ford se cifran en 7.500 millones de pesetas, aunque aún no se ha configurado la forma que adoptará ese dinero, es decir, subvenciones o financiación «blanca» a largo plazo.

El destino de los 80.600 millones de inversión es, lógicamente, la planta de Ford España en Almusafes. Con ese dinero, que en realidad ha comenzado a materializarse ya desde el pasado año, se pretende adecuar las instalaciones de aquí a 1990, incorporando los últimos avances tecnológicos, que permitan a la empresa un alto nivel de competitivi-

dad tanto en vehículos como en motores, y de cara al mercado interior como a la CEE. Almusafes será, además, la planta básica de Ford en Europa en cuanto a la gama ligera se refiere, previéndose que, para dentro de cuatro años, la capacidad de producción alcance a 280.000 vehículos y 400.000 motores. También de momento se salvarán los 2.000 puestos de trabajo de la empresa, que estaban en el aire, de los 8.500 actuales.

En la decisión de Ford de invertir en España la totalidad de la cifra que tenía prevista para Europa ha pesado sin duda la ruptura de las negociaciones con Austin Rover. El Reino Unido y

Alemania Federal han sido descartadas también por los cortos apoyos que aportaban sus respectivas Administraciones. España ha sido la elegida y este cambio de rumbo en la política de la multinacional norteamericana en el viejo continente se está dejando notar en la cúpula directiva y en su estructura organizativa. De momento, el hasta ahora presidente de Ford Europa, Robert Lutz, ha sido llamado a Detroit, tal y como adelantó esta revista la pasada semana. Y no habrá que esperar mucho para asistir a nuevos cambios, que pueden afectar incluso a Ford España.

F. del Brío y Raúl R. Sáez

MAJO CULMINO SU PLAN

LA llegada de Joan Majó al Ministerio de Industria y Energía, allá por julio del pasado año, trajo un nuevo aire a la actitud de la Administración de cara a la industria del automóvil. Majó y su equipo oficializaron en cierta forma algo que ya era conocido por todos: la potente industria española del automóvil estaba entrando en una cierta obsolescencia por la lenta adaptación a las nuevas maneras productivas que exige un mercado cada día más competitivo. De ahí que a poco de entrar el otoño, Industria presentará un plan de reindustrialización —la palabra reconversión no gusta, y además tampoco se ajusta exactamente— a los fabricantes de automóviles, con una filosofía muy simple: yo te ayudo si tú te ayudas.

Los requisitos para acceder a esas ayudas eran claros. Por un lado, la presentación de un plan concreto y realista de producción e inversión; un acuerdo en firme con los sindicatos, y un compromiso de fabricar un modelo competitivo. Por otro lado, una condición clave como es mantener los actuales niveles de exportación.

Fue FASA-Renault la primera firma que llegó a un acuerdo con Industria al programar unas inversiones de 44.878 millones de pesetas. A cambio recibió unas subvenciones de 2.000 millones de pesetas. Luego le tocó el turno al grupo PSA, con unas inversiones de 22.000 millones de pesetas, correspondiendo la mitad a Peugeot-Talbot y otro tanto a Citroën Hispania. Las ayudas en este caso se concretaron en 6.000 millones de pesetas,

repartidos a partes iguales entre créditos y subvenciones.

Ahora, con Ford se puede dar por concluido el plan, porque las dos firmas que restan, obviamente, no se acogen a él. General Motors se ha instalado recientemente en nuestro país y sus últimas inversiones datan de 1983. Hace poco, además, fue aprobado su expediente para acogerse a los beneficios de empresas dentro de un sector preferente. En cuanto a Seat, su próxima boda con Volkswagen la deja fuera del plan.

Con estas inversiones y ayudas se da por conseguida una industria del motor plenamente competitiva de cara a la década de los noventa y su supervivencia fácil hasta el año 2000..., siempre que el mercado mundial no de un vuelco espectacular. España, además, se consolidará como el tercer país europeo en producción de automóviles y quinto en el mundo.

MOVILAUDIO S.A. Blasco de Garay, 63
28015 Madrid ☎ 244 23 56

ALTA FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL

RX 4010 L

Alta potencia.
20 W x 2. dolby B.
Autorreversa. agudos y graves independientes. fader. loudnes. cintas de metal. Auto-Scanner en radio. 12 presintonías. reloj.

PVP: 61.900, sin IVA

RX 3010 L. 6 W x 2. N.

F. (Supresor ruidos en cinta). Autorreversa. agudos y graves independientes. fader. loudnes. cintas de metal. Auto-Scanner en radio. 12 presintonías. reloj.

PVP: 40.900, sin IVA

Sansui

Un millón de vehículos se ha puesto ya prácticamente en marcha para cumplir con el rito de la Semana Santa. Los responsables de Tráfico han dispuesto el dispositivo habitual, y nueve mil hombres intentarán agilizar las salidas y los retornos. Estos son sus planes.

SANTA MOVIDA

El pasado día 21, Viernes de Dolores, ya hubo la primera andanada. Pero el grueso de automovilistas que por estas fechas cambian, aunque sea por horas, su lugar de residencia se concentra en el miércoles 26 y jueves 27. Las estimaciones que los responsables de la Dirección General de Tráfico realizaban la pasada semana es un volumen de desplazamiento de 300.000 vehículos en Barcelona, 250.000 en Madrid, 150.000 en Valencia, 100.000 en Alicante y Málaga, y 80.000 en Bilbao. Eso siempre

que los conflictos laborales en otros medios de transporte —concretamente Renfe e Iberia— no dispare estas cifras. Según el responsable de la DTG, José Luis Martín Palacín, las medidas adoptadas para esta ocasión son las habituales para las fechas y sin grandes novedades respecto a otros años. Si acaso, sólo cabrían destacarse dos acciones puntuales en otros tantos tramos conflictivos. Se trata, primero, del establecimiento de una vía alternativa al paso de la N-V (Madrid-Extremadura) por Talavera de la Reina (Toledo). Pa-

ra ello se han tenido que pavimentar varias calles. La otra es la apertura provisional, para la operación retorno, de la variante de Alcalá de Henares (Madrid) en la N-II, Madrid-Barcelona. El despliegue de fuerzas de la Policía de Tráfico será también el habitual. A los seis mil hombres de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se unirán otros dos mil o tres mil de las Comandancias de las zonas más afectadas. Estos hombres se ocuparán más de encauzar el tráfico que de vigilar infracciones. O lo que es lo mismo, no habrá tantos agentes «camuflados» radar en ristre.

Las medidas de regulación de tráfico se intensificarán especialmente en Madrid y Barcelona, puntos clave en este tipo de movidas, extendiéndose además a carreteras que cruzan las provincias de Albacete, Alicante, Burgos, Cuenca, Málaga, Asturias, Toledo, Valencia, Valladolid y Vizcaya. Además, y para facilitar la circulación, Tráfico ha habilitado diversos arcones y rutas alternativas en las carreteras que estos días registran un mayor índice circulatorio.

Junto a estas medidas, se hace hincapié en las clásicas recomendaciones (uso de cinturón, revisiones en los automóviles, descansos y paciencia) y en la consulta al teléfono de Tráfico —(91) 742 12 13—, «donde se ofrecen datos no sólo de circulación, sino de obras viales e incluso climatología, con incidencias minuto a minuto», en palabras de Martín Palacín. Este teléfono ha servido, además, para alimentar una curiosa polémica entre el director general de Tráfico y el titular de RTVE, José María Calviño, quien, en una operación calificada de «castigo» por Martín Palacín, omite la difusión en los informativos del teléfono citado, dando por el contrario el de Telerruta, con una información más limitada. Según comentó el propio Palacín, ese castigo se debe a que Tráfico se negó a ceder un helicóptero a TVE para cubrir la información de los premiados en el sorteo de la lotería de Navidad. «Los helicópteros —dijo el titular de la DGT— están para trasladar heridos, no para cubrir esas noticias.»

Y hablando de víctimas, Palacín también señaló que los datos de accidentalidad no se pueden extrapolar de un año a otro, aunque lo cierto es que en el pasado 1985 murieron 115 personas y resultaron con heridas graves 97 desde el Viernes de Dolores al Lunes de Pascua.

R. R. S.



La Dirección General de Tráfico ha puesto en marcha ya las medidas especiales para Semana Santa, que se augura muy complicada. Martín Palacín, titular de la DGT, y Muñoz Medina, subdirector de Circulación, las explican.



ECOS DE LA SEMANA

SEGUNDA MANO



FORD ESCORT/ORION

Desde que en 1980 comenzó a fabricarse en Valencia el Ford Escort, se han vendido en nuestro país 115.500 unidades (hasta enero de 1986), a las que hay que sumar las 34.600 correspondientes al Orion, cuya producción se inició en 1984.

La aparición de los nuevos modelos animará el mercado de uso de estos dos coches, que también, y por esta causa, sufren una ligera depreciación.

La valoración actual del Escort, según el Ganvam (Asociación profesional de Vendedores), es la siguiente: (precios de venta).

- Escort 1,1: entre 530.000 y 650.000.
- Escort 1,3: entre 600.000 y 700.000.
- Escort Ghia 1,3: entre 620.000 y 745.000.
- Escort Ghia 1,6: entre 665.000 y 770.000.
- Escort XR3: entre 900.000 y 1.100.000.
- Escort XR3i: entre 1.200.000 y 1.300.000.

Al margen de estas valoraciones, distintos concesionarios de España nos informan de los precios medios de sus últimas transacciones:

- Alicante (Movilsa): versiones 1,1: 550.000; versiones XR3: 950.000 a 1.000.000.
- Barcelona (Catalana de Automoción). Escort 1,1: 1600 Ghia, con dos años de antigüedad: 825.000, a 850.000.
- Madrid (Tremaosnur). Escort 1600 Ghia años 82 y 83: 780.000 a 850.000.
- Madrid (Novauto). Escort: entre 700.000 y 1.100.000.

La operación más frecuente es el cambio de Escort a Sierra 2.0. En cuyo caso la valoración del Escort sube entre un 5 y un 10 por 100 sobre los valores anteriormente mencionados.

La depreciación media de estos coches Ford es inferior a la estándar. Entre los coches de su categoría, comparten con los Renault 9 y Renault 11 el liderazgo entre los coches mejor valorados.

● Ford España ha modificado los precios de los Escort y Orion versiones 86. Los anteriores precios han tenido una vigencia de escasamente tres semanas, ya que fueron fijados para la campaña de lanzamiento.

● Talbot sigue prorrogando la oferta de los 1.000 litros de combustible para los compradores de un Horizon. Hace más de un año que está en vigor dicha oferta, por lo que casi puede afirmarse que el precio «oficial» del coche es de 60.000 pesetas menos.

● Austin Rover ha iniciado la comercialización de la versión inyección del Range Rover. El motor de 3,5 litros ha ganado 40 caballos de potencia, con unos consumos de homologación más reducidos. La velocidad punta es ahora superior a los 170 kilómetros por hora.



ESTADÍSTICA

VENTAS DE COCHES DE FABRICACION NACIONAL

Como adelantábamos la pasada semana, en febrero se animó el Renault 11 a dominar el mercado, con más de un 5 por 100 de penetración de ventaja sobre su inmediato rival, pero quizá lo más destacable es que en la lucha entre los pequeños, el Fiesta se descuelga del grupo Corsa-205-R/5; el Ford mantuvo durante el 85 un 5 por 100 de penetración y un 6,7 por 100 en el 84.

Modelo	Febrero-86	Porcentaje %	Enero Febrero-86	Porcentaje %
1.º Renault 11	5.262	16,12	8.264	15,74
2.º Opel Corsa	3.375	10,34	5.380	10,25
3.º Peugeot 205	3.170	9,71	5.575	10,62
4.º Renault 5	2.362	7,23	4.038	7,69
5.º Ford Orion	2.112	6,47	2.656	5,06
6.º Ford Escort	1.953	5,98	2.567	4,89
7.º Seat Málaga	1.935	5,93	3.084	5,87
8.º Seat Ibiza	1.601	4,90	2.511	4,78
9.º Volkswagen Polo	1.413	4,33	2.284	4,35
10.º Ford Fiesta	1.189	3,64	2.099	4,00
11.º Volkswagen Passat	1.175	3,60	1.643	3,13
12.º Citroën BX	1.050	3,22	1.709	3,26
13.º Renault 9	1.010	3,09	1.770	3,37
14.º Seat Panda	782	2,40	1.486	2,83
15.º Renault 4	686	2,10	1.384	2,64
16.º Renault 18	646	1,98	1.063	2,02
17.º Talbot Horizon	584	1,79	945	1,80
18.º Citroën Visa	456	1,40	732	1,39
19.º Peugeot 505	426	1,30	763	1,45
20.º Volkswagen Santana	393	1,20	604	1,15
21.º Talbot Solara	359	1,10	601	1,14
22.º Seat Ronda	289	0,89	592	1,13
23.º Renault 6	270	0,83	497	0,95
24.º Seat 131	94	0,29	117	0,22
25.º Citroën LNA	28	0,09	80	0,15
26.º Seat Fura	15	0,05	26	0,05
27.º Citroën GSA	8	0,02	14	0,03
28.º Talbot Samba	3	0,01	11	0,02
29.º Talbot 150	1	0,00	1	0,00
TOTAL	32.647	100,00	52.496	100,00

PRECIOS

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		226.485
XL-200 R	198	18		238.600
XL-200 Prio-D	198	18		408.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.762.988

HUSQVARNA

125 XC	124			435.700
250 XC	245			475.400
500 XC	488			457.000
125 WR (End.)	124			447.300
249 WR (End.)	239,4			486.000
400 WR (End.)	395,6			527.000
125 CR (Cross)	124			426.800
250 CR (Cross)	244,7			478.500
500 CR (Cross)	488			494.500

JAWA

350	343,3	23		220.000
-----	-------	----	--	---------

KAWASAKI

KZ 500*	553	52	178	848.000
KZ 500 B	553	55		239.982
KL 600 E	584	49		893.750
GPZ 600 R	592	75		889.750
GPZ 900 R	898	119		1.148.750

KTM

GS 125 End.	123,8	31,5		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		464.000
MX 250	238,6	45		464.000
GS 390	390	48		460.000
Reja 600	500			522.000
GS 600	558	45		515.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	8		158.826
200 Linea	198	11,7		181.852
200 Elect.	198	12,7		189.523

LAVERDA

1000 RGS	981	84		1.027.000
----------	-----	----	--	-----------

MERLIN

DQ 7 125	124,8			297.209
DQ 7 212	212			236.800
DQ 3 R				380.000
CHESTA	348,8			340.000
DQ 11 4 Tiempos	345,8			380.000

MZ

ETZ 350*	243	21	130	285.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242			219.700
Cota 330	327,8			277.400
Cota 330 Tial	327,8			288.600
Enduro 80 H7	74,8			176.300
Enduro 250 H7	246,3			119.245.500
Enduro 380 H7	349,6			130.367.590
Impala 125	124,9			100.229.600
Impala 175	174,7			100.271.880

MORINI

125 Mono	123,8	12		268.000
250 Z-C	238,6	25	138	334.000
350 R-2	344,1	39	182	569.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	310.000
----------	-----	----	-----	---------

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

RIEJU

Brady	74	8,5		183.000
Marathon MR-80	75	14		264.500
Marathon Enduro	80	22		307.000
Marathon Cross	80	22		307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396			625.000
GSX 650 ES*	599	58	192	899.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.046.000
GSX 750 R*	740	106	230	1.350.000

VESPA

Vale	49,7			86.120
Vespino	49,7			89.458
Pk 76 S Junior*	74,0	6,0	78	163.520
Pk 75 S Elect.	74,0	4,4	90	176.760
Pk 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 MC	121,1	6,8	100	168.108
Pk 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
Pk 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Mk 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.380
Mk 200	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	58	180	598.000
XB 400	399	45,5	176	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.087	125	243	1.537.316



A FONDO

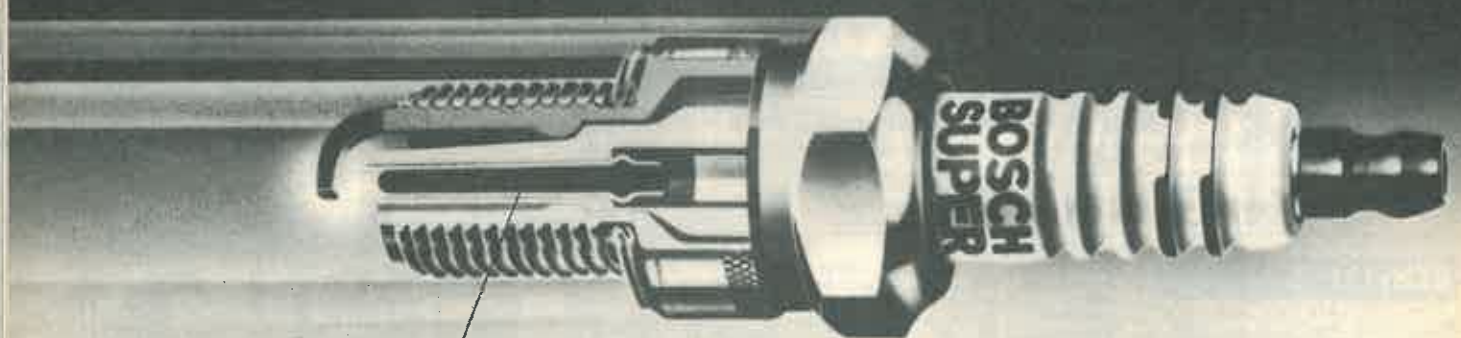
AUDI COUPE GT QUATTRO

HERMANO CHICO

AUNQUE no puede decirse que Audi sea la firma creadora de los coches con tracción a las cuatro ruedas, sí es cierto que es quien ha popularizado esta disposición mecánica, llamada a consolidar el mercado de coches de altas prestaciones. El tesón del ingeniero alemán Ferdinand Piech, empeñado en lanzar al mercado el Audi Quattro en 1980, ha

SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros.



Núcleo de cobre

Bosch ha desarrollado una bujía pensando en los tiempos que corren. Una bujía capaz de recorrer kilómetros y kilómetros con el mínimo de litros. Una bujía capaz de ahorrar gasolina desde el principio, desde el arranque.

Porque su núcleo de cobre en el electrodo central alcanza en menos tiempo la temperatura óptima de servicio. Sin fallos en el encendido, con menos desgaste del motor. Es la Super Bujía Bosch. Para ganar potencia y hacer más kilómetros con menos litros.



VIRTUDES	DEFECTOS
Estabilidad irreproachable	Frenos sin ABS
Desarrollos del cambio	Accesibilidad a las plazas traseras
Tracción a las cuatro ruedas	Consumos elevados

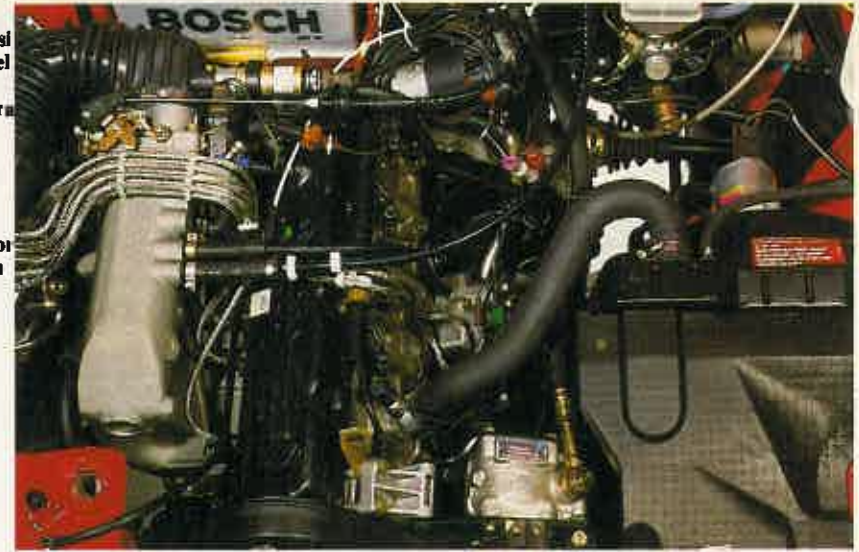
ALEX PIVOL



ALEX PUYOL

A FONDO

Exteriormente, el Coupé Quattro casi no se diferencia del Quattro de 200 caballos, ni siquiera en los anagramas posteriores. El motor cinco cilindros del pequeño Quattro está alimentado por inyección, con una potencia de 136 caballos.



Doble faro delantero que hace que la iluminación presente bastante contraste entre carretera y cruce. Los neumáticos 175/70 en llanta (de chapa) de 14 pulgadas son suficientes.



ALEX PUYOL

obligado a sus competidores a ofrecer soluciones muy parecidas, aunque el éxito comercial del Quattro haya sido más que discutible. Sin embargo, no ha sido discutible ni discutida la supremacía del Quattro en el campo de los rallies, cuyo campeonato del mundo ha conquistado la marca alemana en dos años consecutivos, con un coche directamente derivado de la solución de Piech.

A diferencia de los coches todo-terreno, el Audi Quattro y la gran mayoría de los coches de tracción a las cuatro ruedas, no ofrecen la posibilidad de desconectar alguno de los ejes, con lo que se convertiría en un coche convencional, con tracción a las ruedas delanteras o propulsión en las traseras. Los Audi son siempre coches 4x4, si bien

FICHA TÉCNICA



MOTOR Disposición: Delantera longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.226 c.c. (1,80 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica K-Jetronic. Compresión: 10,0 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super 97 octanos. Capacidad del depósito: 70 litros. Potencia máxima: 136 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 19,0 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Bloqueo: Después de diferencial central y trasero. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,8 kms/h.; 2.ª, 14,6 kms/h.; 3.ª, 20,9 kms/h.; 4.ª, 28,7 kms/h.; 5.ª, 34,8 kms/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 11 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 175/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.200 kgs.

permiten algunas modificaciones sobre el reparto de la tracción (del par, para ser más precisos) entre uno u otro eje, como veremos más adelante.

Pero antes de entrar de lleno en esta prueba, conviene hacer una consideración de matiz: aunque en los anagramas del vehículo en cuestión aparezca la denominación *Audi Quattro*, no se trata de este prestigiado vehículo, sino de la versión de cuatro ruedas motrices del más modesto Audi Coupé GT. Las técnicas en marketing han preferido mantener el equívoco, haciendo desaparecer cualquier alusión al veterano GT, cuya configuración exterior es, por otro lado, idéntica a la del verdadero Quattro, excepto en algunos elementos exteriores aerodinámicos. Una versión bautizada Sport Quattro incorpora

SONORIDAD



Al ralentí	50,1
A 60 km/h.	62,7
A 90 km/h.	70,2
A 120 km/h.	75,5
A 140 km/h.	77,7
A tope	81,2

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

también aletines sobredimensionados. En uno y otro caso, el «verdadero» Quattro lleva siempre el motor turboalimentado, con 200 caballos o con 305 caballos, bastantes más de los modestos pero eficaces 136 caballos que nos ofrece la versión ahora analizada, y que Seat ha comenzado a importar para nuestro mercado.

MECANICA



Las primeras versiones del Audi Coupé (siempre sobre la plataforma de los Audi 80/90) incorporaban el veterano motor de cinco cilindros y 2,1 litros. Sin incrementar de un modo importante la primitiva potencia (antes 130 caballos, ahora 136), este motor ha sufrido importantes modificaciones. En primer lugar, se ha aumentado la cilindrada hasta 2.226 centímetros cúbicos, gracias al incremento del diámetro de pistones. Se han modificado pistones, bielas y, sobre todo, se ha incorporado un sistema de empujadores de válvulas hidráulicas, lo que mantienen los reglajes durante toda la vida del motor. La culata también se ha modificado, aumentándose, asimismo, la bomba de aceite, ahora de más caudal.

Como resultado de esta cura de rejuvenecimiento, al margen del reseñado incremento de potencia, lo que se ha

conseguido es aumentar de un modo muy importante el par, que ahora se sitúa en 19 mkg a 3.500 rpm, cuando antes se obtenía a un régimen más elevado (4.800 rpm).

Con estas mejoras, se obtiene un motor que sube de vueltas con gran facilidad y capaz de aguantar marchas largas desde regímenes muy bajos. Es un coche notablemente agradable de conducir en ciudad en plan muy tranquilo e igualmente divertido de conducir de prisas en una carretera de montaña, utilizando el cambio profusamente.

No puede decirse que el Audi sea un coche económico en el consumo de combustible; pero hay que precisar su gasto. Para una utilización normal (y piénsese que normal para este coche es rodar por carretera tipo Redia por en-

cima de los 140/150 km/h), los consumos se sitúan en un entorno razonable, por debajo de los 10 litros (aunque influye mucho, en estas condiciones de rodaje, el tráfico y la cantidad de adelantamientos en marchas más cortas). Ya a partir de entonces, si queremos ir verdaderamente deprisa, el consumo se incrementa violentamente y los 15 litros se superan con facilidad. Es, pues, un coche agradecido con los ahorradores e implacable con quienes no tienen el menor interés en conocer los consumos. En los cuadros habituales puede apreciarse esta cualidad del coupé alemán.

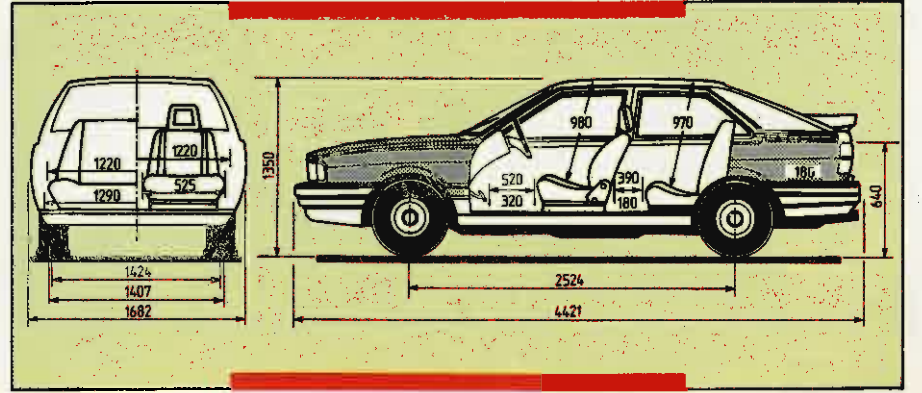
Si siguiendo con el apartado de mecánica, resaltar, como aspecto positivo, la dirección asistida, en un excelente compromiso entre suavidad de manejo y sensibilidad en la transmisión de sen-

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	7,4
A 100 km/h.	25,8
A 120 km/h.	49,1



A FONDO

saciones al conductor. En cuanto a los frenos, y pese a la ventilación de los discos delanteros, hemos apreciado síntomas de fatiga en conducción intensiva (con una rápida vuelta a la normalidad) y, sobre todo, un tacto de pedal muy poco agradable: este defecto ya lo hemos mencionado en las pruebas de otros Audi, por lo que hay que pensar que se trata de una «marca de la casa» que a nosotros particularmente no nos encandila.

CONSUMO

	l./100 km.
CIUDAD	
A 24 km/h. de promedio	13,8
CARRETERA	
A 90 km/h. de cruceo	7,7
En conducción rápida	16,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de cruceo	9,0
A 140 km/h. de cruceo	9,7
A 180 km/h. de cruceo	13,6
CONSUMO MEDIO PONDER.	
Libros/100 km.	11,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	560

EQUIPAMIENTO

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

(*) Si lleva reloj de temperatura de aceite y voltímetro.

Por ser un coche de características un tanto especiales, la transmisión la enjuiciamos aparte de los otros órganos mecánicos.

TRANSMISION



Es verdaderamente insólito encontrar un coche alemán que ofrezca una transmisión sin pega que oponerle. Es el caso del Coupé Quattro.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	192,4
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,1
1.000 m. salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h.	8,9
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	17,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	21,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	32,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	37,5
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,6
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	12,0



Un discreto alerón posterior, bajo el que aparece la denominación Quattro. Sin embargo, el Audi Coupé GT Quattro no es el modelo legendario de la marca de los cuatro aros.

Como se deduce de su denominación, y porque ya lo hemos mencionado, este coche tracciona en las cuatro ruedas. Tres diferenciales (uno, central y otros dos, en cada uno de los ejes) se encargan de ofrecer varias posibilidades de tracción. El diferencial central y el trasero pueden bloquearse al ciento por ciento.

En la posición standard (las diferentes posiciones se engranan por medio

de un mando en el salpicadero), el reparto de par entre los ejes delantero y trasero es de 1/3 (detrás), 2/3 (delante). Es la recomendada para utilización normal. Las otras dos son para situaciones límite. En la siguiente posición se bloquea el diferencial central, con lo que el par se transmite al 50 por 100 en cada eje. Por último, en la posición tres, se añade el bloqueo del eje posterior. Se convierte así el Quattro en un

jeep, capaz de salir de cualquier situación, pero muy delicado de conducir deprisa.

La tracción a las cuatro ruedas acabará imponiéndose a medio plazo, como los frenos de disco, la servodirección o el encendido electrónico. Por ahora, el problema radica en el costo, pero ofrece una evidente mejora en la seguridad de los automóviles.

Sin embargo, los Audi se han queda-

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 2 espejos exteriores, 2 pilotos de marcha atrás, deflector trasero y spoiler delantero, cuadro de mandos y volante deportivos, asientos delanteros tipo "baquet", cierres electromagnéticos, elevavinas eléctricas...

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

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

CEPSA Lubricantes recomendados **ESSO**

Con dos puertas laterales, el acceso a las plazas traseras está bastante limitado.



do evidentemente retrasados en la evolución de los 4x4. Ford y BMW, más tardíos en incorporar esta solución, han aportado mejoras importantes, como los automatismos en la elección de la mejor solución o en el reparto de par en el eje de menor tracción. La marca alemana, pionera en esta solución y con una innegable experiencia en la tracción total, ve ahora cómo se queda descolgada en la lucha por las innovaciones tecnológicas.

COMPORTAMIENTO



Ya decíamos antes que la solución 4x4 acabará imponiéndose y, dentro de no muchos años, nos parecerá in-

Interiores sobrios en el más puro estilo alemán. En el salpicadero, el mando de bloqueo de los diferenciales



concebible conducir coches de tracción o propulsión (por ejemplo, estos últimos ya no existen en tamaño pequeño). Y no sólo por su seguridad en pavimentos deslizantes, como el hielo o la nieve, sino por la sobriedad de su comportamiento y la seguridad que ofrecen en todas las circunstancias. El Quattro es absolutamente neutro a velocidades elevadas. Sólo en conducción al límite (en el circuito del Jarama) muestra una ligera tendencia a irse de morro en curvas rápidas, mientras que, en las lentas, se desliza la parte posterior. Cuando bloqueamos el repartidor de par entre ambos ejes y lo situamos en el 50/50 (posición 1) —fórmula que el fabricante sólo aconseja para superar situaciones de mínima adherencia—, el coche se convierte en un «aparato» casi de

rallyes; más eficaz, pero exige más técnica de conducción. Lo que es inmejorable en todos los casos es la capacidad motriz.

Comoquiera que por una vez en su vida los técnicos de Audi han elegido unas relaciones de cambio razonables, la potencia del Coupé, sin ser exagerada, se aprovecha muy bien y puede expresarse la elasticidad y buen par del motor. La velocidad máxima se obtiene en quinta en el más puro estilo italiano, lo que hará temblar de horror a los cabeza-cuadrada alemanes. La cifra obtenida, muy próxima a los 200 kilómetros por hora, es honesta. Además de que el coche pesa bastante y siempre arrastra la transmisión, la unidad probada tenía menos de tres mil kilómetros. Cuando esté totalmente suelta,

los 200 km/h. reales se alcanzarán. Ahora también se llega a esta cifra y se supera sin problemas, pero con ayuda de un gran lanzamiento o con terreno favorable. El velocímetro, de gran precisión, llegó a marcar 225 km/h. en una larga cuesta abajo.

El peso superior a los 1.300 kilos (con conductor y depósito de gasolina lleno) y la buena aerodinámica hacen del Audi Coupé Quattro un coche casi insensible al viento lateral.

CARROCERIA



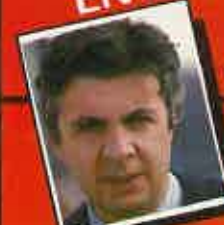
Por muchas razones, los coupés no están de moda en Europa y son varias las marcas que los han abandonado:

Asientos delanteros duros. Las plazas traseras son algo justas



EN EL JARAMA

Por EMILIO de VILLOTA



Los coches de cuatro ruedas motrices, como este Audi, exigen una conducción, al límite, muy técnica, para convertirlos en vehículos eficaces. Hay que volver a aprender a conducir en circuito.



CURVA LENTA		Se va de atrás (sobrevira). En posición 1 balancea ligeramente, con mejor capacidad motriz
CURVA MEDIA		Ligeramente subvirador (se va de morro)
CURVA RAPIDA		Se acentúa la tendencia a irse de morro, que se acusa más en la posición 1

NOTAS. Posición 1: distribución del par delante/detrás: 50/50 por 100. Frenos con tacto blando, pero eficaces. Bien de cambio, pero la segunda excesivamente corta. Más tracción en la posición 1, con la que se obtiene un tiempo medio segundo mejor. **TIEMPO:** 1'58"6/10; **PROMEDIO:** 100,53 km/h; **TIEMPO OTROS COCHES:** 1'56"10 (Volkswagen Golf GTi 16 válvulas)

Ford (Capri), Renault (Fuego) o casi abandonado como Fiat (X1/9). Quedan marcas que siguen ofreciendo coupés, que, pese a todo, aún tienen un pe-

queño mercado: el Scirocco de Volkswagen, el Manta de Opel, los GTV de Alfa o el GT de Audi son ejemplos de ello. Sin olvidar los innumerables coupés japoneses de venta en los distintos mercados europeos. La verdad es que los pequeños fastback (los genéricos GTi), con su carga de caballos y carrocerías a menudo de dos puertas, se han comido a los coupés.

Pues bien, este vestigio de otra época sigue ofreciendo una atractiva carrocería, quizá demasiado angulosa. Los hombres de Audi, tan sobrios ellos, no han caído en la moda de los *pizzicatos* a que tan aficionados son no sólo los italianos. Un discreto alerón posterior es todo lo que de agresivo ofrece el Coupé.

La habitabilidad no es ninguna maravilla, con unas plazas traseras incómodas para quien mida más de 1,70. Los asientos delanteros son duros, pero cómodos y envolventes. La visibilidad, mediana.

El puesto de conducción es sobrio. Dos indicadores, de temperatura de

CUPON
PARA PARTICIPAR
EN EL
I RAID FANTA PATROL
CON LA COLABORACION DE MOTOR 16

I RAID

beba
FANTA
MARCA REG.

PATROL



Destino Zagora!



FANTA es un producto de la organización Coca-Cola

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

¡PARTICIPA EN EL I 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 I 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



• Saharianas: Mochilas de campaña... creados especialmente para esta aventura!

¡PARTICIPA EN EL I 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 I 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 vales 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?

A FONDO



Sobre pavimentos poco adherentes, el 4x4 se impone. Pero también sobre el asfalto acabará imponiéndose la tracción total.

aceite (pero no de presión) y voltímetro, se encuentran en una posición imposible de consultar durante la conducción. El maletero es escaso, pero suficiente para dos personas.

FRENTE A SUS RIVALES

No hay aún en el mercado muchos coches de tracción total que no sean auténticos jeeps: los tres que en esta ocasión comparamos, más el Ford Scorpio (que dejamos fuera porque el Sierra es más próximo al Audi Coupé) y el Alfa 33 familiar, con un enfoque totalmente distinto.

En cuanto a potencias, hay notables diferencias. El más escaso es el Audi (136 CV), seguido por el Sierra (150 CV) y el BMW como dominador (171 CV). Por tanto, las prestaciones van a estar dominadas por esta potencia desigual.

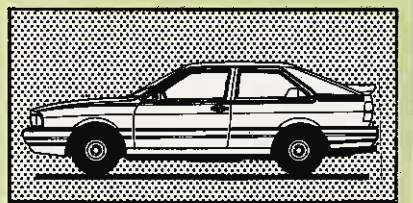
Hay también diferencias en la transmisión: mientras que el Audi tiene una repartición rígida entre ambos ejes, en el caso del Ford y BMW el acoplamiento viscoso permite un cierto juego entre un eje y otro, por lo que podemos

hablar de una generación más avanzada de tracción total.

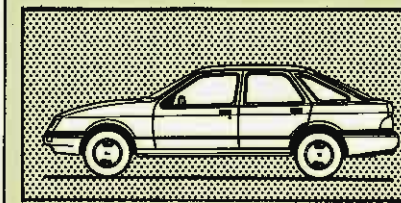
Y, por último, el precio: no hay color entre Ford (1.300.000 pesetas más barato y mejor equipado) y sus rivales, para quienes el 4x4 es un lujo, cuyo coste supera el millón de pesetas. Los vendedores tendrán que afinar mucho para convencer a los clientes que este coste se justifica. A nosotros, desde luego, iban a tardar años en convencernos.

José María Cernuda

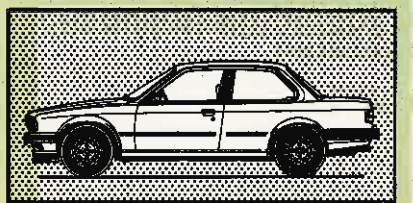
AUDI COUPÉ GT QUATTRO 4.678.681 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas (66% delante). Cilindrada: 2.226 c.c. Potencia: 136 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.280 kg. Velocidad máxima: 192 km/h. Consumo medio ponderado: 11,5 l./100 km.



FORD SIERRA XR 4x4 3.326.925 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas (37% delante, con acoplamiento viscoso). Cilindrada: 2.792 c.c. Potencia: 150 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.270 kg. Velocidad máxima: 208 km/h. Consumo medio ponderado: 11,7 l./100 km.



BMW 325ix 4.671.150 ptas.
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas (37% delante, con acoplamiento viscoso). Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 171 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.215 kg. Velocidad máxima: 212 km/h. Consumo medio ponderado: 10,4 l./100 km.



FRENTE A FRENTE

RENAULT 25 TURBO INYECCION CONTRA SAAB 9000

TURBOS EN LA ONDA

CUANDO alguien se plantea la duda de qué coche comprar, hay una serie de criterios que reducen la elección a un número limitado de modelos. Uno de estos criterios es la estética, y sin duda el R-25 y el Saab 9000 se parecen exteriormente y las soluciones adoptadas en la carrocería son similares. Además, en su interior hay también algunas coincidencias, ya que, además de tener una potencia similar, los dos recurren al turbocompresor para conseguirla.

Se trata de coches de alto nivel que, tanto por su equipamiento y acabado como por sus prestaciones, se ponen a la altura de las marcas que normalmente se consideran de alto estandig, como pueden ser Mercedes o BMW.

El R-25 Turbo Inyección es el más evolucionado de su gama y es el intento de Renault de crear imagen dentro del mercado de coches de alto nivel. Desde que el modelo fue presentado en el Salón de Ginebra de 1984 ha ido evolucionando, hasta que en septiembre de

1985 apareció esta versión con 182 caballos y una velocidad máxima y unas prestaciones de primer orden. En cuanto al equipamiento, no se puede pedir más, y el coche es un alarde de la electrónica, ya que desde el impresionante equipo de alta fidelidad hasta el sintetizador de voz, hay toda una serie de elementos que sólo se encuentran en coches más caros.

Por su parte, el Saab también es el modelo de más categoría de la marca, y en él se han volcado para adaptar la

tecnología más avanzada de la marca, que no es poca. Sólo tiene una laguna: el ABS, aunque Saab tiene previsto montarlo en sus coches en un futuro cercano.

MECANICA: 6 CILINDROS O 16 VALVULAS

Si en el exterior las soluciones son similares tanto en concepto como en realización, en el motor las cosas varían radicalmente. Los técnicos franceses han recurrido a su motor V6, en el que la cilindrada ha sido un poco reducida respecto a la versión atmosférica, pero que sigue manteniendo las virtudes de suavidad de funcionamiento y brillantez. En Saab han recurrido a su clásico motor de cuatro cilindros, pero con la culata de 16 válvulas que ya se montaba en el 900. La alimentación está regulada por un sistema denominado APC, que permite el uso de gasolinas de distinto octanaje sin perjuicio para el motor. En el Saab el motor va dispuesto delante, pero transversalmente, mientras que en el R-25 va colocado

longitudinalmente por delante del eje delantero.

Una vez en marcha, el funcionamiento del motor es muy similar en los dos, ya que a pocas revoluciones se nota una falta de potencia bastante acusada, que se convierte en un fuerte tirón cuando se alcanzan las 2.800 revoluciones en el Saab, y un poco antes en el R-25. Cuando se alcanza este régimen, el comportamiento del motor es en ambos casos brillante y alegre, lo que invita a apretar todavía más el acelerador. Los siete caballos de ventaja que tiene el Renault sobre su competidor sueco se hacen patentes, marcando una ligera diferencia a favor del francés en lo que a prestaciones se refiere. No obstante, los dos están a un nivel muy alto y las diferencias en este terreno son mínimas.

Un punto donde la ventaja se decanta claramente hacia el francés es en los frenos. En este momento, que todos los fabricantes están intentando popularizar los sistemas antibloqueo, es comprensible como el Saab todavía no dispone de un sistema similar. Próximamente este modelo lo incorporará, pe-

ro, hoy por hoy, el R-25 frena más y mejor que el Saab.

En el apartado de transmisión y caja de cambio hay bastante igualdad, ya que los desarrollos empleados en ambos se adaptan bastante al tipo de motor. Tan sólo en el manejo hay una ventaja para el R-25, que tiene una gran precisión, mientras que el Saab tiene un poco más de holgura en sus movimientos. La velocidad máxima se alcanza en quinta en los dos coches, pero para obtener recuperaciones brillantes hay que reducir a cuarta y entonces aceleran con brillantez.

A la hora de echar gasolina hay una clara diferencia a favor del Saab, que tiene un consumo digno de un coche de mucha menos potencia. Siempre que se mantenga un ritmo de conducción moderado, el consumo se sitúa por debajo de los 10 litros a los 100 kilómetros, y tan sólo cuando se suelta la caballaría oscila entre 12 y 15 litros. Por su parte, el R-25 parece insaciable y la más



FRENTE A FRENTE



El R-25 es un buen rutero, con un elevado confort de marcha. La dirección se vuelve algo pesada en algún momento

mínima alegría con el acelerador se paga con creces en la gasolinera. Bajar de 10 litros cada 100 kilómetros supone un buen esfuerzo de autocontrol para pisar el acelerador sólo lo justo para que las cifras no suban.

Otro punto en el cual también hay un empate cerrado es en la suavidad de funcionamiento de toda la mecánica, ya que en ningún momento se oyen ruidos extraños, tan sólo cuando se exige el motor al máximo se deja oír el ruido del mismo, un poco más en el Saab que en el Renault, pero en ningún caso nada exagerado.

Por último, en cuanto a la mecánica se refiere, hay que decir que los dos llevan una dirección de cremallera asistida. En el R-25 es un poco más directa que en el Saab, pero, por contra, cuando hay que volantear mucho, se hace un poco pesada. De todas formas, son lo suficientemente sensibles como para que el conductor pueda sentir las reacciones del coche.

Precio en la calle:
4.837.905 ptas.

Fecha presentación: Septiembre 1985.
Importador: FASA Renault, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 1.400.
Plazo de entrega: Un mes.

- | | |
|-----------------|---------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Confort. | • Consumo |
| • ABS de serie. | • Poca potencia en baja. |
| • Equipamiento. | • Visera del salpicadero. |

**CARROCERIA:
TAL PARA CUAL**

Como decíamos anteriormente, la arquitectura exterior de ambos modelos es semejante. Se trata de berlinas de cuatro puertas más un portón trasero,

FICHA TECNICA



R-25 TURBO INYECCION

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.458 c.c. (91 x 63 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección, con turbo. Compresión: 8,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 72 litros. Potencia máxima: 182 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 28,6 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 30,7 km/h.; 5.ª, 39,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

FRENOS Sistema: Disco ventilado delante, disco detrás, servo y ABS.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.325 kg.

con más de cuatro metros y medio de longitud. La amplitud es en ambos casos excepcional, aunque el R-25 da la sensación de ser más diáfano al tener una carrocería de cintura algo más baja y, por tanto, una mayor superficie acristalada. En el Saab se dispone de una mayor amplitud a lo largo por tener el motor dispuesto transversalmente. En cuanto a maleteros, hay una ligera ventaja para el Saab, que tiene unas formas muy regulares y es muy aprovechable, y con el asiento trasero abatido la capacidad de carga es impresionante.

En el interior las diferencias son notables entre uno y otro. Mientras que el Saab tiene un equipamiento bastante completo, pero de presencia sobria y poco llamativa, el R-25 tiene un aspecto espectacular, donde destaca la consola central con el impresionante equipo de alta fidelidad.

CONSUMO



	R-25	Saab
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 26,5 km/h. de promedio.....	14,9	12,3
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo.....	7,9	6,8
En conducción rápida.....	16,9	15,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo.....	9,8	8,9
A 140 km/h. de cruceo.....	12,9	12,9
A 180 km/h. de cruceo.....	19,3	16,4
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.....	12,3	10,3
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos.....	530	610

FRENTE A FRENTE



El Saab admite perfectamente la conducción deportiva. Sin embargo, el eje rígido trasero reacciona bruscamente en algunas ocasiones

Los asientos son cómodos, aunque el respaldo de los del R-25 son más envolventes y sujetan mejor el cuerpo. Los dos tienen un grado de rigidez suficiente. En el asiento de atrás todo está pensado para acomodar a dos ocupantes, pero por anchura se pueden sentar tres adultos perfectamente, aunque entonces no coincidirán las formas anatómicas de éste con los ocupantes.

El puesto del conductor está bien solucionado y gracias a los diferentes reglajes de asiento y volante que se pueden hacer en los dos coches es fácil conseguir una postura óptima. Los mandos quedan bien al alcance y en este aspecto no hay diferencias.

Los dos vehículos disponen de un sistema de control automático de la temperatura. El del Saab funciona de maravilla, mientras que en el Renault hay que estar corrigiendo continuamente la temperatura ideal, ya que no es tan sen-

sible como el de su rival. No obstante, los dos son suficientemente potentes como para caldear el habitáculo. Además, el R-25 tiene una salida de aire independiente para el asiento trasero que se controla desde atrás.

En el R-25 destaca un cuadro de mandos moderno, con la pantalla del

FICHA TECNICA



SAAB 9000 TURBO 16

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.985 c.c. (90 x 78 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica, con turbocompresor. Compresión: 9 a 1. Tipo de carburante: Gasolina, entre 92 y 98 octanos. Capacidad del depósito: 68 litros. Potencia máxima: 175 CV a 5.300 rpm. Par máximo: 27,8 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 15,2 km/h.; 3.ª, 22,8 km/h.; 4.ª, 31,1 km/h.; 5.ª, 39,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, con servo. Vueltas de volante entre topes: 3,25. Diámetro de giro: 10,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante y eje rígido detrás.

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

PESO En orden de marcha. 1.300 kg.

SONORIDAD



	R-25	Saab
Al ralenti.....	49,2	48,4
A 60 km/h.....	64,3	63,5
A 90 km/h.....	66,9	66,1
A 120 km/h.....	71,2	69,8
A 140 km/h.....	73,0	72,1
A tope.....	79,9	82,9

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

ordenador de viaje flanqueada por los relojes del velocímetro y el cuentarrevoluciones en el centro. Toda una serie de testigos completan la información. A primera vista el cuadro del Saab aparece más clásico, pero es igual de completo que el de su rival. En el centro, un enorme velocímetro es lo que acapara al atención, mientras que el resto de los relojes ocupa lugares secundarios pero bien visibles.

La calidad de acabado es buena en ambos casos y la primera impresión se ve confirmada con el paso del tiempo.

**AL VOLANTE:
RAPIDOS Y SEGUROS**

El comportamiento de estos coches se ve condicionado por la dureza de las reacciones de sus motores. Particularmente en el Renault, a pesar de los generosamente dimensionados neumáticos, si el tirón del motor se produce en

Precio en la calle:
5.386.196 ptas.

Fecha presentación: Mayo 1985.
Importador: Porsche España, S. A.
Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
Número de talleres: 14.
Plazo de entrega: Un mes.

- | | |
|-------------------|---------------------------------------|
| VIRTUDES | DEFECTOS |
| • Comportamiento. | • Poca potencia a bajas revoluciones. |
| • Consumo. | • Ausencia de ABS. |
| • Climatización. | • Precio elevado. |

BLACK DECKER, A TOPE

A tope de novedades e innovaciones se presenta el catálogo de Black Decker para el 86.

Esta empresa, líder en el sector de herramientas electroportátiles, lanza al mercado novedades tan revolucionarias como las Scroller, primera sierra vaivén de hoja giratoria, o los autónomos, potentes taladros atornilladores de batería; o como el primer martillo percutor electroneumático de precio realmente competitivo.

Cabe destacar, entre muchos, el



Taladro atornillador sin cable (2 velocidades).

taladro atornillador sin cable, que aparte de sus virtudes técnicas, incorpora un cómodo soporte mural para guardarlo, tanto el taladro en sí como las brocas, tacos y tornillos.

En la línea de jardín, dos aparatos muy útiles y prácticos, de avanzado diseño, el recortasetos y el recortahierba, ambos con baterías.

Sin lugar a dudas, una gama de productos amplia, completa y nueva, con la que Black Decker demuestra ser también líder en innovaciones.



Recortahierbas con batería.

FRENTE A FRENTE

EQUIPAMIENTO

	R-25	Saab
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	OP
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	NO
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Elevavinas eléct. (del./tras.)	SI/SI	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI
Limpia-lavaluneta trasero	SI	NO
Asiento trasero divisible	SI	SI

OPCIONES SAAB 9000: Pintura metalizada, 74.820 ptas.; techo corredizo eléctrico, 187.050 ptas.; tapicería de cuero, 199.520 ptas.; ordenador de viaje, 74.820 ptas. RENAULT 25 V-6 TURBO INYECCION: Pintura metalizada, 27.079 ptas.; tapicería de cuero, 175.405 ptas.

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	R-25	Saab
A 60 km/h.	9,2	12,0
A 100 km/h.	30,5	37,5
A 120 km/h.	48,0	51,1

PRESTACIONES

	R-25	Saab
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	226,2	220,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	15,8	16,2
1 000 m. salida parada	28,7	29,3
De 0 a 100 km/h.	7,9	8,9
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4 ^a	17,3	17,4
400 m. desde 40 km/h. en 5 ^a	19,1	19,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 4 ^a	30,8	32,5
1 000 m. desde 40 km/h. en 5 ^a	34,2	36,6
De 80 a 120 km/h. en 4 ^a	7,9	8,0
De 80 a 120 km/h. en 5 ^a	10,1	10,9



Diferentes estilos, con un buen acabado, para un mismo fin. A la izquierda, el equipo Hi-Fi y los elevavinas del R-25.

En los interiores, las diferencias son claras. El R-25 (izquierda) es de diseño futurístico y con equipamiento más completo. El Saab (sobre estas líneas) es de aspecto sobrio y sin excesos.

una curva un poco cerrada, la rueda del interior patinará, con el consiguiente tirón de la dirección. El Saab es bastante menos sensible a los tirones del motor en curva y hay que forzar bastante para que se produzcan. No obstante, al tratarse de coches pensados para rodar por autopista o carreteras en buen estado, estas situaciones son muy poco frecuentes. Ambos coches son tremendamente estables y sobre todo, a pesar de su tamaño, muy manejables. Cuando se rueda rápido se nota en ambos una tendencia a tirar de morro que es controlable en todo momento con el acelerador. En este apartado sólo son criticables algunos rebotes que se producen en el Saab cuando se toman curvas en carreteras bacheadas. La suspensión del R-25 asimila mejor que la de su rival las irregularidades de la carretera, pero por contra balancea más la carrocería.



Sin duda, estos modelos están entre los de tecnología más avanzada del mercado.

Cuando se trata de circular en tráfico urbano, el único inconveniente viene de las grandes dimensiones de sus carrocerías. La dirección se mueve con facilidad y la visibilidad es buena en todas las direcciones, aunque en el Renault no se aprecia bien dónde acaba el morro. La iluminación es buena y, en cualquier caso, se puede rodar de noche a bastante velocidad con seguridad.

Por último, hay que decir que tanto el R-25 como el Saab 9000 son coches muy cómodos en los que se pueden hacer grandes viajes sin la menor fatiga. Las suspensiones son lo suficientemente blandas para que el coche resulte cómodo sin que la estabilidad se resienta. Los niveles de ruido son bajísimos. A poca velocidad el Saab es más silencioso, pero cuando el motor sube de vueltas la suavidad del V-6 de Renault hace que sea éste más silencioso.

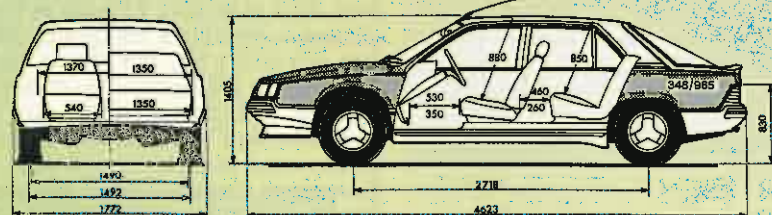
**CONCLUSION:
A VUELTAS CON LA PESETA**

Decidirse entre estos dos coches no es cosa fácil, ya que, además de lo anteriormente expuesto, hay que añadir un pequeño estudio económico. A primera vista nos encontramos que el R-25 ofrece un equipamiento similar al de su rival, pero medio millón de pesetas más barato. Por su parte, el sueco tiene un consumo mucho menor que su insaciable contrincante, lo cual también hay que tener en cuenta. Haciendo un rápido cálculo, vemos que para amortizar la diferencia de precio habría que hacer más de doscientos cincuenta mil kilómetros, por lo cual en el apartado económico el vencedor es el Renault.

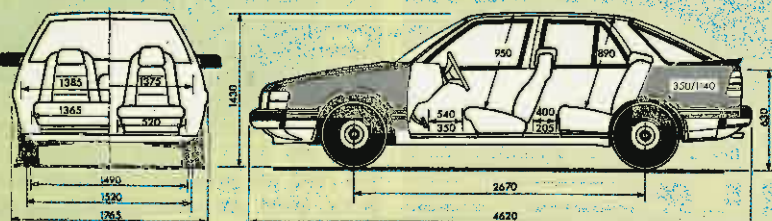
Si nos olvidamos de este tema, lo cierto es que las diferencias son pocas y tan sólo la cuestión del ABS le da cierta ventaja al R-25, aunque esperamos que dicho sistema no se haga esperar mucho en el Saab.

Victor Piccione

RENAULT 25



SAAB 9000



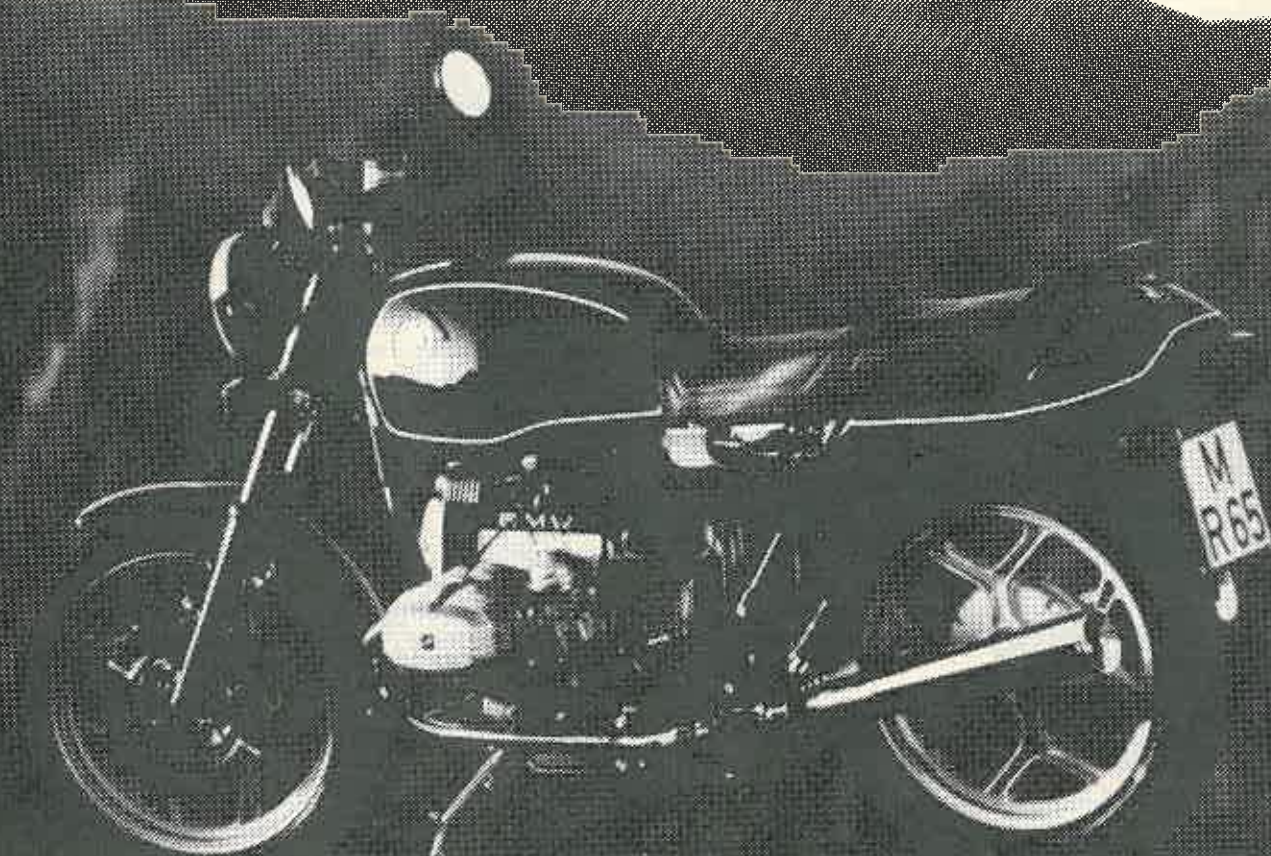
BALANCE FINAL



	R-25	Saab
Velocidad máxima	1.º *****	2.º *****
Aceleraciones	1.º ****	2.º ****
Recuperaciones	1.º ****	2.º ****
Consumo	2.º **	1.º ****
Transmisión	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio	1.º ****	2.º ****
Frenos	1.º ****	2.º ***
Dirección	2.º ***	1.º ****
Comportamiento	1.º ****	1.º ****
Aptitudes urbanas	2.º ***	1.º ****
Autonomía	2.º **	1.º ****
Habitabilidad	1.º ****	1.º ****
Maletero	2.º ***	1.º ****
Confort	1.º ****	2.º ****
Posición conductor	2.º ****	1.º ****
Sonoridad	2.º ****	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	2.º ****
Calidad-precio	1.º ****	2.º ****

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

**NO DEJES PARA MAÑANA
LO QUE PUEDES DISFRUTAR HOY.**



Nueva BMW R-65

Vitrucio 30

Esta es la moto de tus sueños. La nueva R-65. La BMW pensada para los que aún no pilotan BMW. Manejable y ligera. Económica por su bajo consumo en gasolina normal y su escaso mantenimiento. Con toda la fiabilidad mecánica de las Boxer y con el impresionante atractivo de las máquinas de mayor cilindrada. Una auténtica novedad: Nuevo motor de 650 cc. de alto

rendimiento y par máximo desde 3.500 r.p.m. Frenos de disco aún más eficaces y nuevo mono-amortiguador trasero. Acabado más atractivo, instrumentación más completa y nuevo depósito con mayor autonomía. Una motocicleta para que te lances y entres en BMW. Con una interesante accesibilidad: Desde 891.100 ptas. de precio final, incluido

IVA. Y además, contemplando la valoración de tu moto usada y un plan de financiación especialmente adaptado a tus circunstancias. Para que te introduzcas cuanto antes en el motorismo de altura. Para que dejes de soñar y empieces a disfrutar. Nueva BMW R-65. No la dejes para mañana.



FIAT CRECE

Las previsiones de ventas de automóviles Fiat en España para este año se cifran en trece-catorce mil unidades», manifestó en reciente visita a Madrid el señor Bernadelli, máximo responsable de la comercialización de los productos Fiat Auto en el mundo. La importancia de este mercado para la marca italiana es creciente. Durante 1985, las ventas de la marca en España, incluyendo Canarias, Ceuta y Melilla, fueron de 8.899 unidades; en 1984, 6.557, y en 1983, 4.021. En estas cifras se incluyen los Lancia y los vehículos comerciales Ducato.



DIAVIA: AIRE FRESCO

La prestigiosa firma italiana de acondicionadores de aire para automóviles Diavia acaba de crear su nueva filial comercial en España, Diavia Aire, con un desembolso inicial de capital de 30 millones de pesetas. La nueva sociedad tiene su sede en Madrid y al frente de la misma, como director gerente, se halla don Luis Estremera. Diavia, cuya gama la componen más de 360 modelos personalizados para otros tantos modelos de automóviles fabricados en Europa, tiene previsto vender durante el presente ejercicio en España más de 2.500 aparatos de aire acondicionado.

Los mercados europeos representan el 85 por 100 de la exportación total de Diavia, con Alemania, Francia, Gran Bretaña y España como principales compradores, por este orden. La producción total de acondicionadores de aire de la marca fue de 49.000 equipos en 1985, 10.500 más que en el anterior ejercicio.

Aparte de los equipos de aire acondicionado para automóviles, Diavia ha fabricado los intercoolers del Toleman Fórmula 1 y los del motor Alfa Romeo de la misma especialidad.

En la fotografía, un Renault 21 con el equipo Diavia.

moción entre sus clientes destinada a potenciar las ventas de algunos de sus productos para el automóvil, cara a la primavera. La promoción, vigente hasta finales de este mes, estará fuertemente apoyada por una campaña publicitaria en las más importantes revistas de información general y del motor, así como en la emisora de radio de mayor audiencia.

VIENTO PARA GIGANTES

DENTRO del recinto del Centro Técnico Nissan, la compañía japonesa ha instalado el mayor túnel aerodinámico de viento que existe hasta el momento. Este túnel, altamente sofisticado, incorpora un completo cuadro de aparatos de medición que permite realizar gran diversidad de prue-



bas de precisión, automatizadas mediante un ordenador que reduce los tiempos empleados en cada proceso. Cuenta también con un motor eléctrico de 2.200 kilovatios, que puede lanzar el aire a una velocidad de hasta 270 kilómetros por hora.

MOTOS POR EL AGUA

JET-SKI España, S. A., distribuidor exclusivo en nuestro país de las motos náuticas Kawasaki Heavy Industries Ltd., presentó en el Salón Náutico de Barcelona los últimos modelos de la marca. Estas motos utilizan para su propulsión una turbina Jet que garantiza la seguridad del usuario y le permite maniobrar y acercarse a la orilla sin riesgos al carecer de hélices. Los modelos 300-B1, 440-A9 y 550-A5 están equipadas con motor Kawasaki, arranque eléctrico y encendido electrónico. Jet-Ski España está en la calle de Serrano, 114, de Madrid, y su teléfono es (91) 411 10 04.



FORD EN EL FUTBOL

EL Comité Organizador de los próximos Campeonatos del Mundo de Fútbol, que se celebrarán en México, ha nominado al Ford Topaz como coche oficial del certamen como reconocimiento a la ayuda que prestará Ford a México proporcionando coches para el transporte de organizadores y jugadores antes y durante el campeonato.

GRAN PRIX HERTZ

CON motivo de Fitur 86 Hertz España entregó los premios del concurso Gran Prix 85, concurso diseñado como incentivo para las agencias de viajes. El primer premio, un Ford Orion, fue entregado a don Lorenzo Aceituno, de viajes Cafranga, de Madrid. Para los premios segundo y tercero no apareció ningún ganador.

HELLA CON MUSICA

HELLA, S. A., ha presentado a la prensa especializada dos nuevas distribuciones que pasan a formar parte de su red comercial en España. Por una parte, una nueva línea alemana de productos químicos aplicados al automóvil, Terosón, con una completa gama de adhesivos, molduras, sellantes, desoxidantes, etcétera, y por otro, la distribución de la firma germano-suiza Gelhard, compuesta de una moderna y sofisticada gama de autorradios, altavoces y antenas, considerada como una de las marcas más prestigiosas y de mayor incremento de penetración en el mercado europeo.

PRIMAVERA BOSCH

BOSCH Comercial Española, S. A., ha puesto en marcha, a través de su departamento de ventas (sector automóvil), una pro-



EL MAYOR STOCK DE OPEL DE TODA ESPAÑA

Movilauto, S. A.

Más de 20 años de experiencia en OPEL

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

ABRIMOS SABADOS MAÑANA Y TARDE Y DOMINGOS POR LA MAÑANA

"Venta de coches revisados"



GARANTIA 12 MESES

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

VIGO El Arenal (antiguo) Felipe Sánchez, 110 Tel. 22 43 73/74

GARANTIZADOS CONTRA ROBO
Garantía ESABE-CAR

MALAGA Avda. Garcia Morato, 12 (aeropuerto) Tel. 31 85 50

Todos los modelos 1985

SEAT Castellana Motor, S. A.

CASTELLANA, 278 - Madrid 28046
TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

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

TAMBIEN ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

Red Seat. La garantía más fuerte

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

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

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

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



Venga a descubrir el nuevo Opel Kadett.

La línea a seguir.

Tenemos para Vd. la última novedad de la ingeniería alemana. El nuevo Opel Kadett. Un automóvil que va a marcar la línea a seguir. Puede elegirlo entre 3 motores: 1.3, 1.6 y 1.6 diesel y 2 equipamientos: GL y GLS. Su consumo siempre será excepcional: desde 4,4 litros a 90 km/h. en la versión diesel. Nuevo Opel Kadett. La línea a seguir. No lo deje escapar.

CONCESIONARIOS OFICIALES **OPEL** MEJORES POR EXPERIENCIA.

SEA EL PRIMERO EN PROBARLO

motor gas

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



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

BALMES, 25. TEL. (93) 318 05 89. BARCELONA-7



CREDI-CARS automóviles.

X1/9 Bertone, 5 vel., año 82. Llantas. Radio.

SPIDER descapotable Alfa Romeo (clásico). Llantas. Radio.

ALFA Romeo 2.0 berlina. Llantas. Radio (clásico).

128 Sport Seat, garantizado. Impecable. Llantas. Radio.

AIRE acondicionado, automóviles todas marcas, equipos originales, totalmente financiados, servicio reparaciones. C/ Calabria, 11. (93) 329 37 12.

DB. 300 E, 6-85, Silver m. 1.400 km. Aire. ABS. Techo e. y otros extras. Precio, 49.000 DM.

DB. 190 E, 3-85, blauschwarz, 9.000 km. ABS. Aire. Otros extras. Precio, 48.000 DM.

PORSCHE 911 Carrera, 1-85, blanco, 20.000 km. Aire. Dif. autobloc. y otros extras. Precio, 56.000 DM.

PORSCHE 928, 4-82, gris met. 62.000 km. Todo equipo. 49.000 DM.

BMW M635 CSI, 24 v., 6-85. Diamantschwarz, todo equipo. 69.000 DM.

BMW M535 i, 2-85. Diamantschwarz. 12.000 km., todo equipo. 46.000 DM.

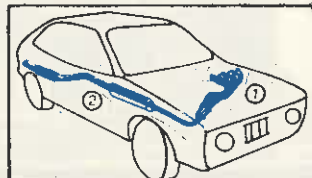
PARA información, Tels. (93) 230 50 02-01. Sta. Dahl.

COMPRO Jaguar XJ Inyección. Tel. (93) 204 11 91.

ALFA Romeo GTV 2.000, año 1981. Aire. Llantas. Radio. Elevallas eléctrico. Toda prueba. 1.200.000 ptas. Tel. 330 69 42. Barcelona.

PARTICULAR, BX 16 TRS, 29.000 km. Muchos extras. B-FV. Tel. (93) 305 07 23. Noches. Barcelona. 1.000.000 de ptas.

GANAR POTENCIA es así de fácil



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

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



Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos
Polígono Industrial «EL SEGRE» Lleida / Lérida 25000
Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 hrs. 51.492 IRESA-E

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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



radio^o automovil

HIFI - CAR - STEREO

DISTRIBUIDOR



SERVICIO OFICIAL

ESPECIALISTA AUTO-HIFI



SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO OFICIAL CAR-HIFI

KENWOOD

- Instalaciones especiales, ocultamiento antirrobo con muy poco costo adicional.
- Extraíble para todos los modelos de automóviles (Mercedes, BMW, Porsche).
- Reparaciones e instalaciones garantizadas y efectuadas por los mejores especialistas.
- Financiamos hasta 36 meses.

C/ Conde de Aranda, 14. Tels. 431 83 15 y 276 93 30 (semiesquina a Claudio Coello, 10). 28001 Madrid



LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

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

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

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

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



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

Agenda

Del 25 al 31 de marzo

TELEVISION

• El programa «Al mil por mil», que se emite todos los jueves a partir de las 19,30 horas por la Primera Cadena, ofrecerá el próximo día 27 amplios reportajes sobre el Rallye del RACE, segunda prueba del Campeonato de España de la especialidad, y el Gran Premio de Brasil de Fórmula 1, carrera inaugural de la temporada.

• El domingo día 30 de marzo, por la Primera Cadena y dentro del espacio «Estudio estadio», edición de mañana, que comienza a las 12,30 horas, Televisión retransmitirá las carreras del Campeonato de España de Motociclismo, desde el circuito de Jerez.

CIRCUITOS

• Durante los días 30 y 31 de marzo, en el cercano circuito francés de Nogaro, se celebrará una jornada de carreras que incluye: Fórmula 3, Fórmula Renault, Copa Renault y Fórmula Fiesta.

SUPUESTA INDEFENSION

TENGO un vehículo asegurado contra daños a terceros en la compañía de seguros La Nueva Mutua y el pasado mes de septiembre tuve la mala suerte de colisionar con un vehículo que estaba estacionado, debido a que el pavimento se encontraba lleno de arena. Como es normal en estos casos, di parte a la citada compañía para que repararan los daños al contrario; pero, para asombro mío y del contrario, se negaron a repararle el vehículo (la factura de la reparación ascendía a 7.100 pesetas). Como consecuencia, su compañía me denunció y, de esta manera, acabamos en el Juzgado de Distrito número 33 (esto era el pasado día 20-II-86).

Una vez en el citado Juzgado me encuentro sin la asistencia de un letrado que me aseguraron estaría esperándome; una vez en el juicio me sentencian a reparar los daños al contrario, pagarle una indemnización y, además, una multa (no sé el

motivo) por valor de 4.000 pesetas.

Ante estos hechos se me plantean dos interrogantes:

1. ¿No debería mi compañía abonarme el importe de la multa?

2. ¿Puedo exigir responsabilidades por falta de defensor en el citado juicio?

P. D.—El abogado de mi compañía se encontraba en el citado Juzgado y en ningún momento tuve conocimiento de ello hasta una vez iniciado el juicio.

Mariano Casado
Madrid

Respuesta.—Dice en su posdata que el abogado se encontraba en el Juzgado, pero que no se dio a conocer. La verdad es que esto es extraño, aunque frecuente el que los abogados intenten llegar a una solución aceptada por ambas partes. Si tienen en su poder la sentencia, se especificará la causa de la multa. No creemos que la compañía deba abonarle la multa si ésta se ha impuesto (como parece lógico) al conductor. Otra cosa es que usted reclame por en-

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES 500 SEL, a est.	BMW 723, 8-DV	PORSCHE 924, 8-ET
MERCEDES 190 D 2.5, estr.	BMW 735i, 8-EV	ALFA Alfetta GTV 2.5
MERCEDES 300 D, a est.	BMW 320 aut., NA-1	ALFA 2000 Cabrio, B-CS
MERCEDES 250 Cabriolet	BMW 3.0 SI, B-8S	OPEL Commod. GS, Z-G
MERCEDES 300 D, B-8P	BMW 2800, B-F	KADETT SR 1.6, B-EY
MERCEDES 190 E, M-FF	BENTLEY 350, B-484	VW 1302 LS Cab., B-EY
MERCEDES 280 SL, GC-T	FORD Mustang, M-9	FIAT 130 coupé, 8-K
MERCEDES 350 SEL, V-S	MERCURY Cougar, B-634	VOLVO 145, B-EV
MERCEDES 300 SEL 3.5, M-V	PONTIAC Firebird, B-797	RENAULT R5-Copa, B-DY
MERCEDES 300 SEL 3.5, B-827	MAZDA 626, B-GG	CITROEN 2 CV 6, B-FU
MERCEDES 240 D, M-DV	BMW 320, 8-EX	MAZDA 323, a est.
MERCEDES 300 TD, B-EB		ESCORT 1.6i Cabrio, B-GJ



LA GAMA MAS COMPLETA DE PREPARACIONES PARA VEHICULOS RENAULT.

08006 BARCELONA

Taller
Riera San Miguel, 71
Tel. 237 67 11

Cuéntenos su caso

contrarse en una situación de indefensión, si es que ésta se produjo y en su póliza se contemplaba la asistencia jurídica. Aclare estos hechos con su compañía y, por favor, ténganos informados, porque en su carta se desprenden varias incorrecciones de la compañía que, de confirmarse, conviene denunciar.

BOCINAZO AL LUJO

Me dirijo a usted al haberme llamado la atención el último párrafo de la sección «Bocinazos», en la revista que usted dirige, el cual, según vengo observando, se inserta en cada número de la misma. Como consecuencia de la

imposición del IVA, hojeando el reglamento por motivos de trabajo, les resalto del mismo el artículo 58 1-2.º: «Embarcaciones y buques de recreo o de deportes náuticos cuya eslora en cubierta exceda de nueve metros», haciendo referencia a la aplicación del tipo incrementado, lo cual, si no entiendo mal, significa que las embarcaciones de menos de nueve metros o no tributan por el IVA o tributan un tipo inferior. ¿Es así?

Y según lo anterior, y en el supuesto de que esté en lo cierto, ¿no existen posibilidades de que apliquen a los turismos ciertas distinciones?, igual que con las embarcaciones, según los tipos. Quizá mi poco entendimiento del tema haga un

tanto absurda mi pregunta, pero ésta es mi duda y así la expongo.

Carmen Pérez Grimal
Tordera (Barcelona)

ALBORETO Y FIAT

Desearía conocer la dirección del piloto Michele Alboreto; bien la suya particular, bien a la que pueda llegarle una carta. También me gustaría me aclarasen una duda: ¿Ferrari es completamente del grupo Fiat? ¿Qué otras marcas componen este grupo, además de Lancia y Fiat?

Antonio Sanguino
Madrid

Respuesta. Para dirigirte a Alboreto puedes enviar tu carta al departamento de



Prensa de Ferrari, Viale Trento Trieste, 31. 41100 Modena, Italia. Ellos harán llegar la carta a su destinatario.

Efectivamente, Ferrari pertenece desde 1969 a Fiat Auto, grupo en el que también se encuadran Lancia y Autobianchi, en Italia, y otras marcas en distintos países, como Murat, en Turquía Zastava, en Yugoslavia, y hace cuatro años, Seat, en España. Al margen de estas marcas, Fiat tiene fábricas en Brasil, Argentina y Venezuela.

IMPORTADOS DE LUJO



Siendo un desmedido aficionado a su revista MOTOR16, me atrevo a pedirle me envíen las direcciones de los concesionarios oficiales de las marcas De Tomaso y Volvo, ya que ustedes disponen de actualizada información a cerca de ésta.

Jesús Salvador
Linares

Respuesta.—El importador de los automóviles De Tomaso para España es la firma Autobarajas, S. A. C/ Isis, 1. 28042 Madrid. En cuanto a Volvo: Volvo Concesionarios, S. A. P.º de la Castellana, 130. 28046. Madrid.

CRITICA DE TIENDAS

MERMAN: VATIOS CON CLASE

Desde el pasado mes de octubre Merman cuenta con unas nuevas instalaciones, que se encuentran situadas en la calle Espronceda, n.º 38, de Madrid. Su teléfono es (91) 442 03 48.

Merman está especializado en la electricidad del automóvil en general, aunque prestan una especial atención a la instalación de alarmas, aire acondicionado y equipos de alta fidelidad.

En los 1.300 metros cuadrados con que cuenta este local tienen cabida varios departamentos: taller de instalación de equipos, sección de neumáticos, lavado, engrase, taller de reparaciones y un departamento destinado a la comercialización de televisores, videos y cadenas de alta fidelidad con fines domésticos.

En los 500 metros cuadrados que ocupa el taller se realizan, además de la instalación de equipos, la diagnosis del motor, así como el cambio de neumá-

ticos. Todo este proceso lo llevan a cabo cuatro operarios, los cuales vienen realizando instalaciones en unos 125 vehículos al mes. La entrega del vehículo, perfectamente equipado y preparado, no suele exceder nunca de los dos días.

Como complemento a este servicio, Merman ofrece, además, la posibilidad de lavar y engrasar su automóvil dentro de las mismas instalaciones.

La decoración del local es funcional y agradable. En sus paredes se han colocado unos expositores, en los cuales tienen cabida una amplia variedad de: altavoces, bocinas, spoilers, rejillas, juegos de faros, etcétera.

Trabajan con las prime-

ras marcas del mercado, destacando en equipos de alta fidelidad para el automóvil: Alpine, Sparkomatic, Sansui, etcétera.

Para aquellas personas que deseen hacer de su automóvil algo personal y único, en Merman se ofrece al público toda la amplia variedad de productos de la casa alemana Hella, especialistas en faros, rejillas, spoilers, embellecedores para las ruedas, etcétera. Cuenta, asimismo, con un amplio stock de repuestos, lo que facilita aún más la comercialización del producto.

Para financiar sus productos, Merman utiliza los servicios del Banco de Bilbao y de la Caixa de Orense.



Puntuaciones: Exposición, 8; Talleres, 9; Vendedores, 8; Recambios, 7,5; Entregas, 8.



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.



Lo más avanzado en «motor-home»: la Iveco Turbo Dayli, carrozada por Boss.

EXPO-OCIO '86

PASANDO EL RATO

A CABA de clausurarse Expo-Ocio, la feria del tiempo libre y del bricolage, que este año cumplía su décimo aniversario. Sin embargo, pese a su ya larga trayectoria, el certamen, que incorporaba en esta edición algunas novedades, no ha tenido gran relevancia, ya que han sido pocas las novedades.

Relacionado con el mundo del motor es de destacar la presencia del neumático, que ocupaba un pabellón en el

que las principales marcas —Michelin, Pirelli y Firestone— exhibían los distintos tipos de gomas que existen en el mercado, tanto para vehículos de dos como de cuatro ruedas. En este mismo pabellón se encontraba el stand de Ronal con un gran muestrario de llantas para todos los tipos y necesidades; no en vano Ronal Ibérica es uno de los mayores fabricantes de este tipo de accesorios. Coincidiendo con esta exposición, en la llamada «semana del neu-

mático» se realizaron numerosas actividades complementarias, destacando el ciclo de cine de automoción y las tres mesas redondas relacionadas con el tema que se llevaron a cabo. El desgaste del dibujo en el neumático, con la importancia que este elemento tiene sobre la seguridad; el conductor y la asistencia en carretera, el diseño y necesidades de la llanta y el diseño del neumático fueron analizados en profundidad por los distintos expertos que partici-

La Nissan Vanette, con la casa a cuestas. Es una realización exclusiva de Ibérica de Camper



Ruedas en aluminio para todos los gustos. Absoluta variedad en los diseños en el stand de Ronal Ibérica



paron en estas actividades paralelas.

Pero dejando de lado el tema específico del neumático, poco más había relacionado con los vehículos de motor, ya que los stands de las marcas se limitaban a presentar la gama de sus modelos de forma más o menos atractiva, pero sin auténticas novedades. Solamente el llamativo Visa GTI, de 115 caballos, expuesto por Citroën, y la transformación de la Nissan Vanette, convertida por Ibérica de Camper en un cómodo y estudiado *motor-home* con techo elevable, destacaban entre las marcas de automóviles.

La crisis en tienda de campaña

Tampoco el sector de camping y caravanning era tan extenso como otros años, destacando sobre todo la invasión de tiendas de campaña y remolques convertibles, que, quizá debido a la tan traída y llevada crisis, prácticamente anulaban la presencia de las caravanas y autocaravanas. En este último sector, Boss presentaba la reestructuración de toda su línea y la nueva Iveco Turbo Dayli, de 105 caballos, que de momento es la más ancha que existe en el mercado. Con un acabado de lujo, el espacio interior de este vehículo —de 2,40 metros de ancho y casi siete de largo— ha permitido crear seis cómodas plazas y un completo equipo,



Buggy con motor Volkswagen. Cuesta 325.000 pesetas

como el horno y el aseo separado, dos auténticas novedades en un *motor-home*.

Poco más relacionado con el mundo del motor se encontraba en esta edición de Expo-Ocio, en la que los artículos para deportes al aire libre, como velas de windsurfing, aviones ultraligeros o pequeños barcos, que siempre han ocupado una gran extensión en el certamen, apenas estaban representados.

M. J. B.

Fotos: A. J. Nieto

PHILIPS ES TU MAQUINA.



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

PHILISHAVE TRACER.

Tu máquina, tu afeitado.



PHILISHAVE TRACER





1



2

1 El «techo» del Madrid, Romay, entra no sin dificultades en su nuevo coche.
 2 López Iturriaga, el agresivo alero de la plantilla madridista, parece no crerse estar a los mandos de un Porsche, con el que logrará sin duda contraataques fulgurantes.
 3 El pivot Fernando Martín ha preferido añadir al ya potente 944 las prestaciones de un turbo.
 4 El doctor Corbalán no es sólo el jugador base del Real Madrid, sino también de esta operación.



3



4

GENTE SOBRE RUEDAS

COMO METER UN GIGANTE EN UN PORSCHE

QUE alguien de más de dos metros pueda caber en el reducido habitáculo de un Porsche parece imposible, pero, sin embargo, no lo es. Así al menos lo han demostrado los seis jugadores del Real Madrid de baloncesto que desde la pasada semana son propietarios de sendos Porsches 944. Lo cierto es que en este modelo se encuentran muy cómodos, eso al menos es lo que asegura Rafael Rullán, alegando que todos ellos están acostumbrados a conducir coches convencionales en los que van

totalmente encogidos («El Porsche al menos —dice— tiene suficiente espacio delante para poder estirar un poco las piernas»). Esta iniciativa, que partió de Juan Antonio Corbalán, rápidamente fue apoyada por algunos de sus compañeros, entre los que se encontraban los tres hombres más altos del equipo. La cosa no era para menos, ya que tener un Porsche es el sueño dorado de muchos españoles, y para estos deportistas de renombre la marca alemana ofrecía unas condiciones muy tentadoras: un alquiler mensual con derecho a

compra al finalizar el año de uso y disfrute del automóvil.

Corbalán, Fernando Martín, Rullán, Iturriaga, Romay y el ruso-español Biriukov no necesitaron pensarlo mucho para acogerse a esta atractiva oferta. Todos coincidieron en los extras que querían y también todos han elegido el mismo modelo, aunque en esta elección, según Fernando Rodríguez del Alisal, director comercial de la marca en España, Porsche ha tenido mucho que decir, ya que precisamente el 944 es el modelo que podía suministrar con

Los señores de Romay charlan sobre su nueva adquisición. Habrá que hacer un hueco a su joven retoño



RAMÓN RODRÍGUEZ

Fuera de la cancha el equipo también está unido. El Porsche los consuela de la pérdida de la Copa de Europa



RAMÓN RODRÍGUEZ

Meter una canasta de tres puntos no es lo mismo que conducir un Porsche. Los jugadores atienden interesados las explicaciones de los expertos

menos demora, y los gigantes blancos, ya decididos a tener un Porsche, estaban ansiosos por disfrutarlo. Sólo uno de ellos, Fernando Martín, ha querido que su coche llevara turbo, porque a él le gustan las emociones fuertes, emociones que sin duda tendrá oportunidad de sentir cuando conduzca su nuevo coche en lugar del viejo Capri que tiene desde hace cinco años y del que no

piensa desprenderse, ya que, según dice con la sonrisa en los labios, «es que me ha visto crecer».

Felices como niños grandes ante sus coches, los seis escucharon las recomendaciones de Emilio de Villota y luego dieron unas vueltas por el circuito del Jarama. Fue todo un espectáculo verles subir y bajar de los coches, pero mucho más espectáculo para ellos re-

sultó la vuelta al circuito que con Villota al volante fueron dando uno a uno. Los seis coincidieron en que eso era otra cosa y que el coche que habían conducido no parecía el mismo en manos de Villota. Seguro que todos ellos se fueron soñando con poder algún día sacar todo el rendimiento posible a los caballos que llevarán bajo el capó.

María Jesús Benoit

RALLYE RACE-COSTA BLANCA

AFORTUNADO SERVIÁ



Salvador Serviá llevó a cabo un inteligente rallye, atacando cuando podía y debía; con la ayuda de la fortuna, se llevó un triunfo que le pone en cabeza del campeonato nacional y europeo.



Con la victoria en el bolsillo, el equipo RACE tranquilizó los ánimos.

Salvador Serviá, titular del Campeonato de España de Rallyes, ha sido el vencedor del Rallye del RACE, en el que los abandonos han sido mucho más numerosos de lo que podía esperarse. Pese a los cinco cambios de liderazgo, el rallye no ha tenido más emoción que la que hora a hora iban causando las bajas.

El equipo Garbón-Díaz, con el Corsa que fuera de Loza el pasado año, sufrió un espectacular accidente, oportunamente captado por la cámara de Alfonso J. Nieto. Una humareda envolvió al Corsa, al caer el aceite sobre el tubo de escape.

La segunda prueba del calendario nacional no sólo reunía en Alicante a todos los protagonistas nacionales, sino a una buena inscripción extranjera, entre la que destaca Fabrizio Tabaton, con el Lancia S4 de la escudería Grifone, pletórico de moral tras los dos últimos triunfos en las pruebas españolas del europeo. Los dos hombres de la escudería Tre Gazelle Pregliasco y Snijers, hacían compañía a los otros dos Lancia 037 de Serviá y la joven promesa italiana Panontin. Frente a estos cinco Lancias, los habituales Maxiturbo de Sainz, Ford RS de Zanini (ya con el motor de 350 caballos y la caja de cambios de relación cerrada) y el Manta 400 de Beny, con un motor más potente, a la espera de las nuevas suspensiones que no pu-

dieron montarse por la huelga de Iberia. El equipo Opel estrenaba también el GSi grupo A de Loza. A estos grupos B había que añadir los grupos A que este año animan considerablemente el Campeonato: Bassas (Alfa GTV), Barreras (R-11 Turbo), Muñoz (BMW 325i) y el alicantino Cabanes (Manta 2.0), tenían que vérselas con los siempre incisivos Peugeot 205 de Moratal y Pradera, respaldados por la asistencia oficial de fábrica. Tras lo que vimos en los tramos de asfalto del Costa Brava, parecía que el rallye iba a decidirse entre Tabaton, Sainz y Serviá; sin embargo, en el primer tramo es el belga Snijers quien hace el mejor tiempo, con Serviá y Sainz muy prudentes y Tabaton perjudicado por un pinchazo.



Mala suerte para Carlos Sainz, quien tuvo que abandonar cuando marchaba cómodamente en cabeza.





Además de la victoria de Serviá, los Lancia 037 ocuparon las cuatro primeras posiciones. Pregliasco (n.º 4) y Panontin (n.º 8) se limitaron a cumplir. Por el contrario, el belga Snijers (n.º 7) atacó duramente, llegando a ser líder en el primer tramo.

José Bassas no acaba de encontrarse a gusto en el Alfa GTV. Distintos problemas de motor y un accidente le retrasaron, aunque llevó a cabo una excelente remontada sobre Pradera (abajo) y Moratal, quienes con sus Peugeot dominaron el grupo A.

Comenzó entonces el duelo entre Sainz (que tomó el mando ya en el segundo tramo) y Tabaton que no quería dejar escapar una victoria que le vendría muy bien para sus aspiraciones al campeonato continental.

Durante las siguientes seis pruebas Sainz se defendió a la desesperada, conduciendo el Maxiturbo al límite de sus posibilidades, pero los 400 caballos del S4 acaban por imponerse y Tabaton, tras la larga prueba de Tudons, toma el mando.

En esa prueba se produce el abandono de Beny. El piloto gallego se mostró indeciso a la hora de montar los faros, creyendo que no serían aún necesarios. Tuvo que recorrer el camino a la inversa para llegar a la asistencia para montarlos y tuvo un ligero choque contra el coche de un espectador. Sin embargo, no fue ésta la causa del abandono, sino la rotura de una rótula de suspensión, sin relación aparente con el choque.

También por entonces Antonio Zanini conocía graves problemas de caja de cambios, que le obligaron a conducir tres tramos en cuarta y segunda. No sólo perdió dos minutos, sino que penalizó siete al llegar tarde en dos controles, tras emplear 31 minutos en cambiar la caja en la neutralización a mitad de esta primera etapa.

Ni Sainz se conformaba con el segundo puesto, ni Serviá con el tercero, a 50 segundos de Tabaton. Con la llegada de la noche Sainz desencadena una dura batalla. Su diferencia de 16 segundos se reduce sucesivamente a 14, 13, 8,5 y 3 segundos cuando de nuevo se

llega al tramo de Tudons. En este tramo, de 30 kilómetros, Biasion el pasado año había fijado el récord en 19-20. Tabaton, en la primera pasada (de día), hizo 18-59, tiempo que le valió hacerse con la primera posición; Sainz hizo 19-16. Ambos, pues, por debajo del tiempo del mundialista Biasion. Pues bien, Sainz, de noche, logró hacer el largo tramo en 19-12. El propio Serviá se quedó asombrado por el tiempo (el gerundense había logrado también bajar en nueve segundos el tiempo hecho de día) de su rival, que se instaló en cabeza.

¿Y Tabaton? El italiano, que había aumentado la presión de soplado del turbo para distanciar a sus rivales en el tramo, bajó demasiado la máquina, que acabó cediendo. Aunque la causa

«oficial» del abandono es una avería de alternador, en el ambiente se confirmaba que era una rotura de turbo o de compresor lo que había dejado fuera de combate al rápido piloto de la Grifone. Dentro de quince días, Sainz y Tabaton volverán a encontrarse, esta vez en tierra francesa, en el Rallye Garrigues.

Con Sainz en cabeza y Serviá a minuto y medio, no parecía que fuese a haber ya grandes cambios. Finalizaba la primera etapa y todos se fueron a descansar, para afrontar el segundo día con ánimos renovados.

En las posiciones de cabeza y al margen de los dos españoles, los tres Lancia italianos marchan notablemente descolgados: Pregliasco, a 4 minutos; Snijers, a 8, y Panontin, a 12. Zanini, a 14 minutos de la cabeza, precedía a

TRAMO A TRAMO

● Las próximas apariciones de Serviá en el Campeonato de España serán: el Rallye Gerona-Guillerías y las dos pruebas canarias gracias al apoyo de Rothmans. Tras esto... no hay dinero para más. Faltan entre 15 y 20 millones para cubrir el presupuesto.

● El Rallye Corte Inglés puede reunir una participación récord, si se confirman los contactos establecidos: Lowell (Ford RS), Saby (Peugeot 205) y uno de los Metro oficiales. En cuanto a Lancia 037: Serviá, José Luis Rivero, Medardo Pérez, Manuel Rodríguez y Cunico; el

Ford de Zanini y el Maxi de Carlos Sainz.

● Tras el abandono de Juan Collin, por fugas de gasolina, ha sido Sangrador el vencedor de la Copa Corsa. Las nuevas especificaciones de grupo A han comprometido seriamente la fiabilidad, ya que Sangrador ha sido el único que logró terminar.

● El debut del Escort Turbo en competición en España estuvo marcado por múltiples problemas y un accidente, que alejaron a José Bernardo Pino de los puestos de cabeza de su categoría.

un brillantísimo Borja Moratal, que no sólo se situaba en séptima posición scratch, sino primero en grupo A. En efecto, los dos pilotos de Peugeot, con sus modestos 205 GTi de 125 caballos, se encontraban dominando su categoría, si bien es verdad que se vieron también favorecidos por el abandono de Guillermo Barreras (conducción de aceite) y los retrasos por problemas de Bassas (motor y suspensiones), Muñoz (amortiguadores), Loza (temperatura motor) y Sainz (dirección). Entre los Corsa, Collin no tenía rival tras el prematuro abandono de Otero; y en el grupo N, Pino tampoco tenía demasiados problemas en el nuevo RS Turbo, por lo que nunca pudo mezclarse en la lucha entre los R-5 GT Turbo de Rodríguez y Piñón. Al término de esta etapa había abandonado Puras (embrague), pero llamaba la atención el rápido piloto levantino Hilillo, también con un 5 Turbo.

Aun reconociendo Serviá que Sainz no estaba a su alcance, decidió atacar al piloto del Renault, por el único flanco por el que tenía alguna posibilidad: la mayor fiabilidad del Lancia frente al Renault. Sainz dejó que Salvador fuera apuntándose los scratches de los tramos cortos y medios, dejándose arañar entre dos y cinco segundos por tramo, apretando en los dos largos, Tudons y Jalón, con lo que las diferencias se mantenían. El resto de participantes ni siquiera cuentan. Muy poco antes de la neutralización de Alcoy, que marca la mitad de la última etapa, se produjo el abandono de Zanini.

El piloto del Ford insistía a la salida

del rallye, en que volvía a tomar parte en la prueba para poner a punto el coche. Lo cierto es que sólo disponía de un motor de 320 caballos. En todo caso, Zanini, como Curro Romero, no destapó tampoco en Alicante «el tarro de las esencias». Lo grave no es que el piloto de Viladrau pueda tener disgustos a sus seguidores, sino que el Ford RS ha manifestado una seria falta de resistencia de la caja de cambios, que se ha mostrado incapaz de soportar el par máximo transmitido por el RS en su utilización en asfalto. Si esto ocurre ahora, con menos de 400 caballos de potencia, el día en que llegue el motor de carreras van a multiplicarse los problemas. De momento, la participación en el Gerona-Guillerías está muy comprometida y es muy posible que el coche sea enviado de nuevo a Inglaterra.

No fue el de Zanini el último abandono importante de la prueba; poco después, el motor del Peugeot de Moratal dijo que no aguantaba más y el bravo piloto madrileño vio una vez más cómo se le escapaba un sensacional resultado. Su puesto lo heredó su compañero de equipo, que supo aguantar el ataque, muy bonito y emocionante, de Cabanes. Y es sobre todo el abandono de Sainz el que marcará la prueba.

En efecto, un tanto inexplicablemente (si es que en el mundo de la mecánica hay algo explicable), el motor del Renault dejó de funcionar por rotura del árbol de levas, a 100 metros de la llegada del primer tramo de la última sección. El Renault cruzó la meta empujando, a más de un minuto y medio

de Serviá. Nada pudo hacerse y Carlos y Antonio Boto se fueron a dormir.

Con 4-40 sobre Pregliasco, 6-46 sobre Snijers y 15-05 sobre Panontin (cuatro Lancia 037 en cabeza!), Serviá levantó el pie descaradamente, no queriendo pasar por el trance que ha sufrido Sainz. Para Serviá, una victoria en el RACE, como así ha sido, significaba además de su liderazgo en el campeonato nacional, el liderazgo en el Campeonato de Europa.

El abandono de Hilillo a tres tramos del final, cuando estaba en sexta posición y la remontada de Bassas tras un accidente que le hizo perder muchos puestos, marcaron el último acto de una prueba que se ha distinguido por la gran cantidad de abandonos.

José M. Carruda

Fotos: Alfonso J. Nieto

CLASIFICACIONES

1.º, Serviá-Sabater (Lancia 037), 5 h. 0 m. 16 s. 2.º, Pregliasco-Cianci (Lancia 037), a 3-30. 3.º, Snijers-Colebunders (Lancia 037), a 4-24. 4.º, Panontin-Ferfaglia (Lancia 037), a 17-04. 5.º, Pradera-Olatzola (Peugeot 205 GTi), 1.º grupo A, a 37-40. 6.º, Bassas-Mas (Alfa Romeo GTV), a 38-29. 7.º, Cabanes-Sempere (Opel Manta 2.0E), a 43-03. 8.º, Muñoz-Robledano (BMW 525i), a 47-01. 9.º, Rodríguez-Rodríguez (Renault 5 GT Turbo), 1.º grupo N, a 50-16. 10.º, Rodríguez-Bou (Renault 5 GT Turbo), a 55-02. Hasta 38 clasificados.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1.º, Serviá (456 puntos). 2.º, Sainz (216). 3.º, Pradera (184). 4.º, Bassas (168). 5.º, Colomer (152).

G.P. DE BRASIL PIQUET Y SENNA DOS LOCOS CARIOCOS



GIGI CORBETTA, enviado especial

FRENTE a más de cien mil espectadores y bajo un aplastante calor tropical, en el Circuito de Jacarepaguá se ha dado la salida al decimoquinto Gran Premio de Brasil, primero de la presente temporada. Los brillantes resultados logrados en los entrenamientos por los pilotos brasileños Ayrton Senna y Nelson Piquet han sido decisivos para que se superara el récord de aforo del circuito. El fanatismo de los aficionados llegó a lo nunca visto cuando Ayrton Senna encabezó la carrera seguido por su compatriota Nelson Piquet. La marejada de aplausos que llegaba de las tribunas para animar a los dos pilotos cariocás en cada vuelta, y los corrillos



Nelson Piquet dominó de principio a fin con el Williams Honda



Senna se esforzó por mantenerse en el segundo puesto

JACAREPAGUA EN BREVE



Feste a los años, Jackie Stewart, como se puede apreciar, no ha perdido las manos

La seguridad en el Circuito de Jacarepaguá está caracterizada por hechos un tanto sorprendentes: un bombero apareció en estado grave a causa de la mordedura de una serpiente venenosa. La Policía paró durante cuarenta y cinco minutos los entrenamientos en protesta por haberles negado 2.000 pases de boxes que pidieron. Al concedérselos, el organizador de la carrera fue multado por la FISA con 50.000 dólares. A raíz de una riña entre dos aficionados, uno de Senna y otro de Piquet, uno tiró a su rival por la barandilla de la tribuna, causándole la muerte. Por descuido de un bombero se disparó un extintor, cuyo chorro de anhídrido carbónico fue a parar en parte sobre el motor del impecable Williams de Nigel Mansell.

Los nuevos motores Renault EF-15-BIS, equipados con un sistema neumático para el cierre de las válvulas, se han mostrado de lo más fiable. Los resultados conseguidos por Lotus, Ligier y Tyrrel son una prueba evidente. Se comenta, sin muchos fundamentos, que este mismo sistema se está empleando en los motores Ferrari. Pero esto es solamente un rumor.

El equipo Benetton, antes Toleman, ha conseguido terminar la carrera con ambos coches, y ocupar la mejor posición entre los Fórmula 1 equipados con motor BMW. Con esto se demuestra que Niki Lauda no se equivocó al considerar los nuevos Benetton

como los mejores entre los que emplean propulsores de la casa bávara. BMW parece dispuesta a tomar el toro por los cuernos y construir ella misma su coche de competición. Una vez terminado, se rumorea que Niki Lauda dejaría su puesto de simple asesor deportivo para volver al volante.

Después de un comunicado hecho público por el equipo Williams, donde se confirmaba el traslado a una clínica londinense de Frank Williams, y su estado de máxima gravedad, se le ha rendido homenaje al tocar el himno británico durante la entrega de premios, y también se exhibió una pancarta gigante donde se podía leer: «Frank, te esperamos todos».

En este momento, el equipo Ligier goza de la ayuda económica de Loto, la lotería estatal francesa, gracias a la cual es posible desarrollar los coches. También debido a esta ayuda económica pueden disponer de motores F-15-BIS y de una estrecha colaboración con la empresa Sud-Aviation. Los Ligier se han mostrado competitivos en todo el trazado, y el único problema fue en el coche de Arnoux, que se incendió por dos veces.

MICHELE Alboreto y Patrick Tambay llegaron a las manos después de chocar sus respectivos coches. La culpa fue de los dos, aunque el Ferrari de Alboreto tuvo la peor parte, por haberse incendiado.

Para el nuevo Brabham BT-55, Jacarepaguá ha sido un calvario. Los coches del extravagante Gordon Murray han adolecido de problemas de motricidad en curva, el cambio Waissman no acaba de funcionar, y el motor BMW pide a gritos una mejor refrigeración.



Jacques Laffite se subió al tercer escalón del podio favorecido por la baja de ritmo de marcha final de su compañero Arnoux.

musicales han teñido este gran premio de un especial entusiasmo con sabor a samba.

Desde los primeros entrenamientos del viernes la superioridad del equipo Williams era indiscutible, y sólo el ímpetu de Ayrton Senna les hacía frente. Desde las primeras vueltas tanto Piquet como su compañero de equipo Nigel Mansell se limitaron a perfeccionar sus coches ya experimentados en el Circuito de Jacarepaguá.

Los Lotus, equipados con los nuevos motores Renault EF-15-BIS, provistos de un nuevo sistema neumático para el cierre de las válvulas, no presentaban importantes modificaciones respecto a los del pasado año. Sin embargo, desde el primer momento se han mostrado rápidos en curvas y con una excelente aerodinámica. Ayrton Senna se colocó segundo en el primer día de entrenamientos, detrás de Nelson Piquet, pero al día siguiente registró el mejor tiempo en las dos tandas, y ocupó así la pole-position. Concretamente éste fue un duelo entre los dos pilotos brasileños, Piquet logró el mejor tiempo hasta dos minutos antes de que terminara la última tanda de entrenamientos cronometrados, momento en que Ayrton Senna se lanzó a la pista con su Lotus dejando parados los cronómetros en el tiempo de 1-25-501 a 211,829 kilómetros por hora de media, nuevo récord del circuito.

El equipo McLaren estaba presente con los nuevos coches modificados por



René Arnoux volvió a conseguir el cuarto puesto, como el año pasado, cuando hizo aquí su última carrera con Ferrari. Durante los entrenamientos sufrió dos conatos de incendio.

su creador John Barnard, y equipados con los nuevos propulsores TAG, que según los técnicos de Porsche son totalmente diferentes en su interior.

Frente a McLaren los nuevos Ferrari, las últimas creaciones después del fichaje de Jean-Claude Migeod, que ha colaborado con Harvey Postletwhite en la realización del nuevo 156/85. Las muchas innovaciones y la falta de tiempo para su puesta a punto han limitado las posibilidades de los coches italianos. Michele Alboreto se mostraba bastante escéptico cada vez que paraba en los boxes, su coche rebotaba en la parte trasera, y al frenar, el tren delantero variaba la trayectoria marcada. Todo esto se agravaba con problemas de la bomba de la gasolina y con una acusada tendencia al sobreviraje.

Sin lugar a dudas los Ligier han sido la gran sorpresa. A partir de los primeros entrenamientos se mostraron competitivos, registrando tiempos superiores a equipos como Ferrari, McLaren, Brabham y Benetton. Sus pilotos, René Arnoux, que con esta carrera ha regresado a la Fórmula 1, y el veterano Jacques Laffite lograron una buena puesta a punto que les permitió tomar la salida en la cuarta y quinta posición.

A lo largo de la mañana del domingo, a la espera de tomar la salida, se planteaban muchas incógnitas: en qué medida estaba resuelto el problema de la limitación a 195 litros de carburante, cuáles neumáticos escoger y cuántas veces cambiarlos, hasta qué punto los



Martin Brundle completó el buen resultado de los motores Renault.



Berger consiguió el primer punto para la escudería Benetton y salvó el honor de BMW.

coches más competitivos serían fiables, y en qué medida los cuarenta y ocho grados de temperatura a nivel de pista repercutirían en el comportamiento de los motores.

Una vez dada luz verde a la salida, Senna tomó la primera posición intentando despegarse de Mansell y Piquet, que le acorralaban con sus Williams. Sin haberse cumplido la primera vuelta, Mansell se colocó al lado de Senna en la recta de tribunas para entrar primero en curva, pero el brasileño aguantó y el británico tuvo que frenar en plena curva, perdiendo el control del coche, que terminó contra la barrera.

Posteriormente, Senna no logró despegarse de Piquet, que le talonaba sin descanso. Más lejos le seguían Alboreto con Ferrari, Arnoux con Ligier y Rosberg con McLaren.

En seguida la superioridad del Williams de Piquet salió a relucir situándose en la primera posición y empezando a marcar un ritmo difícil de seguir por Senna. Este empezó a distanciarse cada vez más y a optar por una estrategia de lo más conservadora. También Alboreto con su poco competitivo Ferrari hacía milagros para mantener la tercera posición, que, a su vez, se veía amenazada por el acercamiento de Arnoux. A mucha más distancia un grupo formado por Johansson, Prost y Laffite estaba a la espera de los posibles fallos de los pilotos en cabeza.

Al cumplirse la décima vuelta, cinco segundos separaban a Piquet de Senna y once entre éste y Alboreto, que se veía seriamente acosado por el Ligier de Arnoux.

Para Keke Rosberg se terminaba la carrera por avería en el motor; sin embargo, Alain Prost había emprendido una excelente recuperación desde la octava posición y se colocaba por delante de Alboreto, acercándose a Senna a un ritmo de 1,5 segundos por vuelta. Pero esta escalada tenía su fin pocas vueltas más tarde cuando el piloto galo se vio obligado a entrar en boxes por avería de su motor. También la mala suerte hizo presencia en el equipo Ferrari: Johansson se salió de la pista y el coche de Alboreto se paró por razones misteriosas.

Alrededor de la vuelta cuarenta Patrese fue a rozar contra el guarda-raíl a

consecuencia de un pinchazo, quedándose sin una rueda y siguió rodando hasta boxes con sólo tres ruedas. Mientras tanto, Piquet seguía encabezando la carrera marcando más distancia en cada vuelta sobre Senna, que le seguía a más de treinta segundos. En la tercera y cuarta posición se mantenían los dos Ligier de Arnoux y Laffite, que al intentar adelantarse creaban la única emoción en la carrera.

Ya con muchas bajas en todos los equipos, sólo quedaban diez coches en la última media hora de carrera: los Lotus, los Tyrrell, los Benetton y un solo Brabham, el de De Angelis. Al ver la desolada situación, todos los conductores se limitaban a mantener sus posiciones sin arriesgar lo más mínimo. En este mar de aburrimiento el único que luchaba para mejorar su posición seguía siendo Laffite que intentaba conquistar la tercera posición, en poder de su compañero de equipo Arnoux.

La victoria fue para Piquet, que se paseó por el circuito respaldado por la superioridad de su Williams FW-11 y sin resentirse de la muñeca derecha, que se dañó el día anterior a consecuencia de una salida de pista. Senna quedó segundo sin poder aspirar a un mejor puesto, seguido por el veterano luchador Laffite, que en esta carrera sumaba ciento sesenta y ocho grandes premios disputados. La actuación de Arnoux ha sido de todo respeto, así como el Ligier que conducía.

Después de este Gran Premio no cabe duda que los coches a batir son los Williams y con bastante diferencia los Lotus. Por otra parte, McLaren carece de motores fiables, y Ferrari navega en un mar de cosas a mejorar.



La «torcida» carioca fue refrescada por los coches cuba de los bomberos.

LA MALA FORMULA DE TVE

EN línea con la habitual falta de respeto para el espectador, la retransmisión del Gran Premio de Brasil por parte de Televisión Española fue un desastre. En primer lugar, no la anunció pese a que sus dos enviados habían viajado a Río el martes anterior. Finalmente dieron la salida y las cinco primeras vueltas por la Segunda Cadena, sin anunciar al final de esta conexión cuándo y por qué canal se darían la siguiente o siguientes conexiones. No hubo ninguna transmisión intermedia y el final de la carrera quien se pasó la tarde cambiando de un canal a otro, pudo verlo en diferido, casi a las ocho de la tarde, en la Primera Cadena.

Para este tipo de información —ocho vueltas en total— considero que el enviar dos profesionales, cuyo trabajo quedó inédito, durante seis días a Río de Janeiro es un despilfarro del dinero de los contribuyentes.

PARRILLA DE SALIDA

6 N. Piquet Williams-Honda 1-26-266	[1]	12 A. Senna Lotus-Renault 98T 1-25-501
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-27-133	[2]	5 N. Mansell Williams-Honda 1-26-749
27 M. Alboreto Ferrari F1 86 1-27-485	[3]	26 J. Laffite Ligier-Renault 1-27-190
28 S. Johansson Ferrari F1 86 1-27-711	[4]	2 K. Rosberg McLaren-TAG 1-27-705
7 R. Patrese Brabham-BMW BT55 1-29-294	[5]	1 A. Prost McLaren-TAG 1-28-099
19 T. Fabi Toleman-BMW B186 1-29-748	[6]	11 J. Dumfries Lotus-Renault-98T 1-29-503
8 E. de Angelis Brabham-BMW BT55 1-31-074	[7]	16 P. Tambay Lola-Hart 1-30-594
20 G. Berger Toleman-BMW B186 1-31-313	[8]	18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-31-244
4 P. Streiff Tyrrell-Renault 1-32-388	[9]	3 M. Brundle Tyrrell-Renault 1-32-009
17 M. Surer Arrows-BMW 1-33-781	[10]	15 A. Jones Lola-Hart 1-33-236
23 A. de Cesaris Minardi 1-34-646	[11]	14 J. Palmer Zakspeed 1-33-784
22 C. Danner Osella 1-36-558	[12]	21 P. Ghinzani Osella 1-35-988
	[13]	24 A. Nannini Minardi 1-37-3466

CLASIFICACIONES

1, Nelson Piquet (Williams-Honda), 1 h., 39 m., 32 s., 583 m. 2, Ayrton Senna (Lotus-Renault), a 34-827. 3, Jacques Laffite (Ligier-Renault), a 59-759. 4, René Arnoux (Ligier-Renault), a 1-28-429. 5, Martin Brundle (Tyrrell-Renault), a 1 vuelta. 6, Gerhard Berger (Toleman-BMW), a 2 vueltas. 7, Philippe Streiff (Tyrrell-Renault), a 2 vueltas. 8, Elio de Angelis (Brabham-BMW), a 3 vueltas. 9, Johnny Dumfries (Lotus-Renault), a 3 vueltas. 10, Teo Fabi (Toleman-BMW), a cinco vueltas. Vuelta rápida: Nelson Piquet, 1-33-546, a 193,612 kilómetros por hora.

CAMPEONATO DEL MUNDO

1, Piquet, 9 puntos. 2, Senna, 6. 3, Laffite, 4. 4, Arnoux, 3. 5, Brundle, 2. 6, Berger, 1.

MOTOS

FIRMO GARRIGA

CON un contrato de veinte millones de pesetas, Juan Garriga ha firmado con Cagiva para ser el primer piloto de la firma italiana en el mundial de 500 centímetros cúbicos. La marcha de Garriga a la marca italiana ha dejado a JJ-Cobas sin uno de sus pilotos y es posible, si encuentra los medios financieros precisos, que Luis Miguel Reyes ocupe este puesto como piloto del equipo que capitanea Alan Carter.

Por su parte, Honda ha anunciado que participará en el Campeonato de España de Cross en 125 y 250 centímetros cúbicos. Luis López, Toni Arcarons y Jorge Bautista serán los componentes de este equipo que tendrá como mánager a Salvador Sastre y como técnico a Luis Sánchez.

CIRCUITOS

EL JARAMA, MEJOR

LAS obras de remodelación del Circuito del Jarama siguen su curso y muy pronto estarán finalizadas. De momento, la cimentación de los arceles ya se ha hecho y los nuevos boxes están a punto de cubrir aguas. Con esta remodelación, la anchura de la pista de boxes se ha ampliado un metro y medio, sin embargo, ya que el motivo principal de las obras en boxes era la ampliación de esta zona, no hubiera sido descabellado dejar una anchura mayor.

TODO GAS



Boxes

INIGO Maguregui, el vencedor de la R-5 Iniciación el pasado año, ha sido el ganador de la Challenge Marlboro 1985. Los organizadores de este trofeo le apoyarán en su participación en la Copa Renault Turbo.

FIAT Hispania ha previsto condiciones especiales y premios finales para aquellos pilotos que durante la presente temporada compitan con Fiat Uno Turbo I.E. o con Ritmo Abarth 130 TC.

EL presidente de la Comisión Internacional de Karting y parte de su junta gestora han estado recientemente en Barcelona para entrevistarse con los responsables del karting español, con miras a

potenciar más contactos de los existentes.

EMILIO de Villota, Juan Fernández y Fermín Vélez han estado probando en Silvestone el Porsche 956 con suspensiones del 962, con el que esta temporada correrán el Mundial de Resistencia en el equipo Fitzpatrick. Villota rodó en 1-19-00, mientras que Vélez y Fernández lo hicieron en 1-21 y 1-28, respectivamente.

YA se han publicado los reglamentos y calendario del I Campeonato de España de Fórmula Ford 1.600. Las carreras que se celebrarán durante este primer año serán cuatro: 28 de septiembre, en Calafat; 12 de octubre y 9 de noviembre, en el Jarama, y 7 de diciembre, en Jerez.

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
Rambles/Ferrán
ANDORRA LA VELLA
Avda. Meritxell, 85-89

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





BALLESTA



Tarjetas Postales

LEGAMOS al gran tióvivo anual del ciclismo en carretera, la Vuelta, que en cada edición adquiere más importancia; el Giro, que sufre una especie de decadencia; el Tour, la prueba reina, con todo su prestigio intacto.

Sorprendentemente, junto con el fútbol y el basket, el ciclismo se ha convertido en el deporte popular que maneja más dinero. Es uno de los más apreciados soportes publicitarios y los corredores son objeto de fichajes y primas insospechados hace algunos años.

La misma bicicleta ha conocido una evolución tecnológica fabulosa, tanto la que sirve para la carrera normal como la que se usa para las pruebas contra el reloj. Y son millones de personas las que en España, en Italia y en Francia se aglutinan en las cunetas de las carreteras para ver pasar a los deportistas o se acumulan en las metas para contemplar las demencias llegadas al sprint.

¿Cómo se explica este renacimiento del deporte más duro del mundo? Creo que el movimiento ecológico tiene mucho que ver con eso, así como esa preocupación por la salud que padecen (y digo «padecen», porque también es una especie de enfermedad) nuestros contemporáneos.



Vuelta, giro, tour

Se ha dicho mil veces que el de la bici es un deporte para masoquistas. Lo primero que exigen los jefes de equipo es que sus hombres «sepan sufrir», tanto los líderes y campeones (para ellos es una cualidad esencial y sine qua non), como aquellos a quienes la vida ha reducido a la sufrida categoría de «domésticos» de los ases.

La Vuelta, el Giro, el Tour ofrecen, sin embargo, una visión paradójica al observador. Ved a ese hombre, encaramado en una esquelética tubería provista de ruedas, cuesta arriba gracias a la energía de sus pantorrillas, sudando como un condenado, padeciendo una sed infernal, sintiendo en todo su cuer-

Xavier Domingo

po dolores de Cristo en el Calvario y, además, rodeados por todas partes de potentes y cómodos vehículos motorizados: motos, autos lujosos, camionetas y camiones, ambulancias y jeeps. Y hay en ese pelele desarticulándose desafortadamente para escalar en bici el Galibier o los Dolomitas algo desesperadamente irrisorio, porque parece que esté corriendo no contra otros ciclistas, sino contra esos autos y esas motos que le rodean. ¡Lucha tan frenética como inútil! ¡Desafío demencial! No es raro que, vencidos y desmoralizados, los menos fuertes tiren la bicicleta y se suban en un camión que, para más escarnio, llaman «camión escoba», como si los ciclistas que no pueden más y abandonan fueran miserables detritus, basura, latas vacías y papeles grasientos.

Tal vez por eso también el ciclismo sea tan fascinante. Nos hipnotiza ver gente infligiéndose a sí misma rudos padecimientos. Sobre todo si se ganan la vida haciéndolo. Desaparece entonces de nosotros toda piedad.

Cuando los veo en las zonas de abastecimiento coger sin dejar de pedalear su bolsita de comida y sus zumos de fruta, me siento más a gusto en mis cómodos y lujosos restaurantes, servidos por una impecable y amable cohorte de camareros.

SERIE PRODUCCION

64



RENAULT 25

EN el Salón de Ginebra de 1984 fue presentado el R-25 y desde entonces ha sido el buque insignia de Renault. A los modelos iniciales se le han ido incorporando versiones más desarrolladas, que hasta ahora han culminado en el Turbo Inyección. Este monta un motor V6 sobrealimentado y es capaz de desarrollar una velocidad máxima de 226 km/h., lo que le permite

luchar de tú a tú con las más rápidas berlinas alemanas. El 25 destaca por su enorme amplitud interior y por su comodidad. También se ha cuidado mucho el equipamiento y sobre todo llama la atención el completo equipo de música montado modularmente en el tablero para evitar el robo. También hay dos versiones diesel, una atmosférica y otra sobrealimentada.



Motor 16

ITE,



Es muy sencillo. Cuando su coche está parado en medio de un atasco ¿a que le preocupa la cantidad de gasolina que queda? Claro. Pero el problema está en el aceite. La cantidad de aceite en su coche es concreta, y como Vd. sabe, el exceso de temperatura que un motor puede alcanzar en un atasco es tan grande que si lleva un aceite corriente, éste termina por degradarse y, consecuentemente, dañar el motor.

Pero estos casos extremos quedan definitivamente resueltos con un aceite lubricante como

ERTOIL, porque con ERTOIL Vd. tiene la garantía de usar un lubricante que ha conseguido las más exigentes homologaciones internacionales que avalan su calidad. Además, en España sólo ERTOIL lleva a cabo el proceso de refino Full Finishing* para conseguir un aceite de la máxima calidad para trabajar en las condiciones más duras, dando siempre las máximas satisfacciones.

* Proceso exclusivo FULL FINISHING

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



ERTOIL

Lubricantes

La clara diferencia.



LUBRICANTES Y ASFALTOS

EN LA CUMBRE

V6 TURBO INYECCION



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V. Cilindrada: 2.458 c.c. (91 x 63 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: Dos árboles de levas, en cabeza, accionados por cadena. Alimentación: Inyección y Turbo. Compresión: 8,6 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 72 litros. Potencia máxima: 182 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 28,6 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,8 km/h.; 2.ª, 14,4 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 30,7 km/h.; 5.ª, 39,2 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente en las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.325 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
R25 GTS	1.995	103	183	9,4	12,08	111
R25 GTX	2.165	123	196	10,8	13,40	97
R25 V6 Inyección	2.664	144	203	12,0	14,46	105
R25 V6 Turbo Inyec.	2.458	182	226	12,3	14,74	105
R25 GTD	2.068	64	155	7,1	7,75	—
R25 Turbo Diesel	2.068	85	175	7,9	8,33	52

Motor 16

Tarjetas Postales

LEGAMOS al gran tióvivo anual del ciclismo en carretera, la Vuelta, que en cada edición adquiere más importancia; el Giro, que sufre una especie de decadencia; el Tour, la prueba reina, con todo su prestigio intacto.

Sorprendentemente, junto con el fútbol y el basket, el ciclismo se ha convertido en el deporte popular que maneja más dinero. Es uno de los más apreciados soportes publicitarios y los corredores son objeto de fichajes y primas insospechados hace algunos años.

La misma bicicleta ha conocido una evolución tecnológica fabulosa, tanto la que sirve para la carrera normal como la que se usa para las pruebas contra el reloj. Y son millones de personas las que en España, en Italia y en Francia se aglutinan en las cunetas de las carreteras para ver pasar a los deportistas o se acumulan en las metas para contemplar las demenciales llegadas al sprint.

¿Cómo se explica este renacimiento del deporte más duro del mundo? Creo que el movimiento ecológico tiene mucho que ver con eso, así como esa preocupación por la salud que padecen (y digo «padecen», porque también es una especie de enfermedad) nuestros contemporáneos.



Xavier Domingo

po dolores de Cristo en el Calvario y, además, rodeados por todas partes de potentes y cómodos vehículos motorizados: motos, autos lujosos, camionetas y camiones, ambulancias y jeeps. Y hay en ese pelele desarticulándose desafortadamente para escalar en bici el Galibier o los Dolomitas algo desesperadamente irrisorio, porque parece que esté corriendo no contra otros ciclistas, sino contra esos autos y esas motos que le rodean. ¡Lucha tan frenética como inútil! ¡Desafío demencial! No es raro que, vencidos y desmoralizados, los menos fuertes tiren la bicicleta y se suban en un camión que, para más escarnio, llaman «camión escoba», como si los ciclistas que no pueden más y abandonan fueran miserables detritus, basura, latas vacías y papeles grasientos.

Tal vez por eso también el ciclismo sea tan fascinante. Nos hipnotiza ver gente infligiéndose a sí misma rudos padecimientos. Sobre todo si se ganan la vida haciéndolo. Desaparece entonces de nosotros toda piedad.

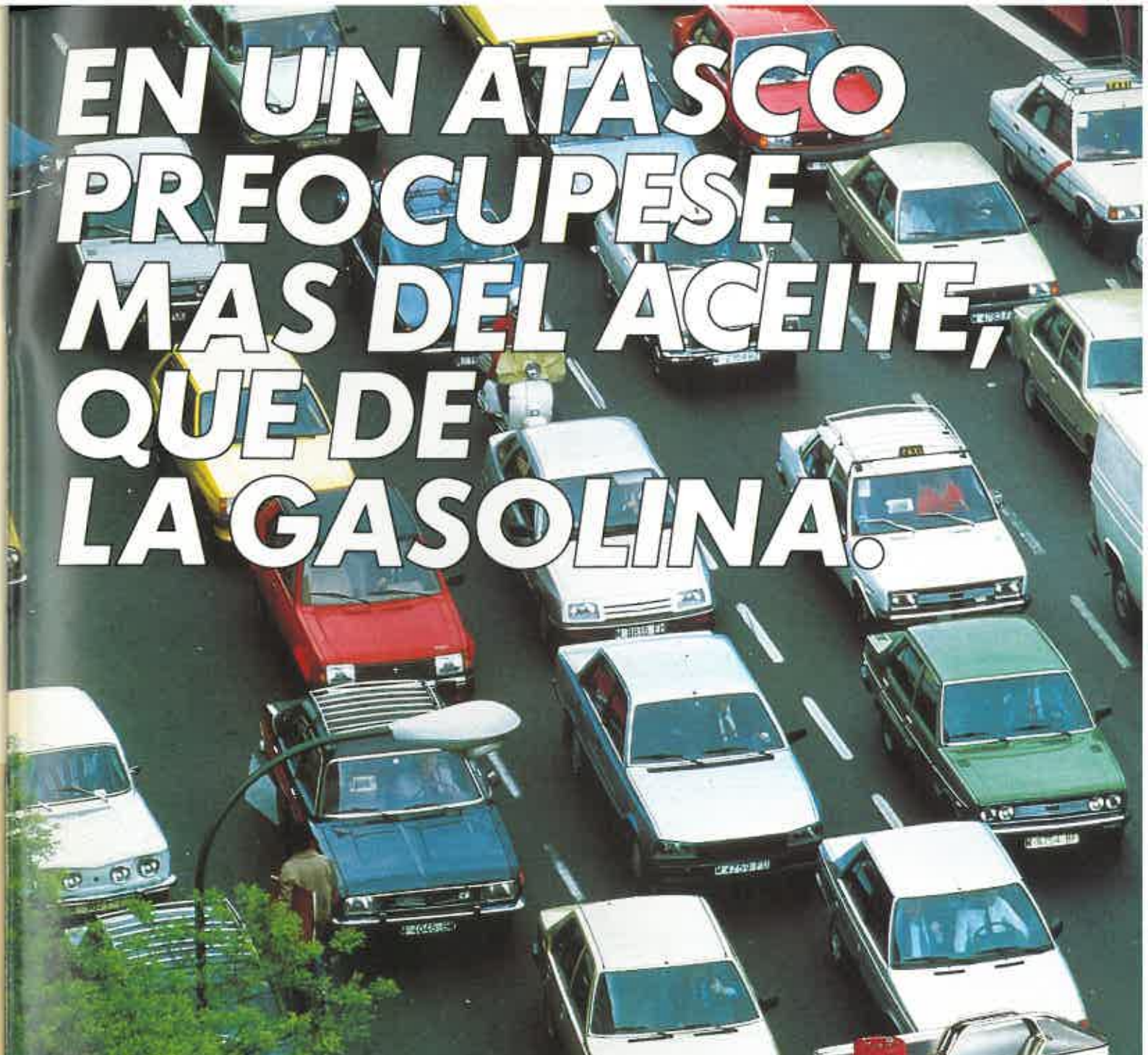
Cuando los veo en las zonas de abastecimiento coger sin dejar de pedalear su bolsita de comida y sus zumos de fruta, me siento más a gusto en mis cómodos y lujosos restaurantes, sirviendo por una impecable y amable cohorte de camareros.

Vuelta, giro, tour

Se ha dicho mil veces que el de la bici es un deporte para masoquistas. Lo primero que exigen los jefes de equipo es que sus hombres «sepan sufrir», tanto los líderes y campeones (para ellos es una cualidad esencial y sine qua non), como aquellos a quienes la vida ha reducido a la sufrida categoría de «domésticos» de los ases.

La Vuelta, el Giro, el Tour ofrecen, sin embargo, una visión paradójica al observador. Ved a ese hombre, encarado en una esquelética tubería provista de ruedas, cuesta arriba gracias a la energía de sus pantorrillas, sudando como un condenado, padeciendo una sed infernal, sintiendo en todo su cuer-

EN UN ATAESCO PREOCUPESE MAS DEL ACEITE, QUE DE LA GASOLINA.



Es muy sencillo. Cuando su coche está parado en medio de un atasco ¿a que le preocupa la cantidad de gasolina que queda? Claro. Pero el problema está en el aceite. La cantidad de aceite en su coche es concreta, y como Vd. sabe, el exceso de temperatura que un motor puede alcanzar en un atasco es tan grande que si lleva un aceite corriente, éste termina por degradarse y, consecuentemente, dañar el motor.

Pero estos casos extremos quedan definitivamente resueltos con un aceite lubricante como

ERTOIL, porque con ERTOIL Vd. tiene la garantía de usar un lubricante que ha conseguido las más exigentes homologaciones internacionales que avalan su calidad. Además, en España sólo ERTOIL lleva a cabo el proceso de refinado Full Finishing* para conseguir un aceite de la máxima calidad para trabajar en las condiciones más duras, dando siempre las máximas satisfacciones.

*** Proceso exclusivo FULL FINISHING**

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



ERTOIL
Lubricantes
La clara diferencia.

ERT LUBRICANTES Y ASFALTOS

ESPAÑOL EN OCTUBRE

309

PRIMERA PRUEBA



**NUEVO OPEL
REKORD EN VERANO**

ENVIADO
Motor 16
ESPECIAL

BRASIL F-1: PIQUET ABRIÓ EL FUEGO

CAMIÓN DEL AÑO

1986

LA GAMA VOLVO FL



CAMION DEL AÑO 1986

Volvo ha conseguido de nuevo el Trofeo "Camión del Año". No es ninguna sorpresa. En los 10 años de existencia de este prestigioso premio ya ha ocurrido en tres ocasiones: 1981, 1984

y 1986. Esta es toda una serie de premios. La nueva serie FL de VOLVO. Trece especialistas europeos la han elegido por sus revolucionarias aportaciones al mundo del transporte. Por su estudiado diseño,

adaptado a las necesidades del conductor. Por su mínimo coste de mantenimiento. Y por una fiabilidad ya habitual en VOLVO. Conozca una serie fuera de serie. La FL de VOLVO.

VOLVO

EN LOS TRES ULTIMOS AÑOS, DOS VECES CAMION DEL AÑO.