

A FONDO CON LOS PEUGEOT 505 AUTOMATICOS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

5 de abril 1986

Núm. 128 • 200 ptas.

6 EXCLUSIVAS



Fiat Ritmo



**Ford Sierra
3 volúmenes**



**Lancia
Beta**



R-25 3 volúmenes



Citroën AX

**FOTOS
ESPIA**



Ford Sierra Restyling

Barcelona está bajando los humos a la contaminación.



La Corporación Metropolitana de Barcelona, viene desarrollando, desde hace tiempo, el Plan de Descontaminación atmosférica, destinado a mejorar la calidad de vida de la ciudad. Una de las medidas de este Plan, es la disminución de los humos de los autobuses. Para llevarla a cabo, se ha establecido un acuerdo de colaboración mutua entre la Corporación Metropolitana de Barcelona, Transportes de Barcelona, Enasa y Butano, S.A. Que contempla la utilización de gas butano en la flota de

transporte público. Como se hace en muchos países. Como se está haciendo en Barcelona, donde en estos momentos ya circula, en período de prueba, el primer autobús que no contamina. El primer autobús sin humos.

Barcelona está bajando los humos a la contaminación. **Menudo respiro.**



SERIE PRODUCCION

1
PAG. 16. CARRETERAS:
MAS MALAS QUE BUENAS



ALFA ROMEO 33

El 33 es en la actualidad el Alfa Romeo más accesible al gran público, y dentro de su gama se puede escoger desde el básico SL, que con sus 95 caballos tiene unas prestaciones bastante brillantes, hasta el Quadrifoglio Verde, de marcado carácter deportivo, que con sus 105 caballos, alcanza los 180 kilómetros por hora. Los 33 se distinguen

principalmente por un comportamiento muy sano y unas prestaciones de primera línea. También existe una versión familiar, con tracción a las cuatro ruedas, ideal para una utilización de carácter rural. Los puntos flojos de los Alfa Romeo 33 residen en un acabado mejorable y en una dirección un poco pesada en circulación urbana.



y arena

Semana Santa ha concluido. Y en el momento de los análisis, o menos fríos, más o menos monados, sobre sus resultados. Hemos querido no recoger las cifras de automóvil y sus correspondientes. Pero están ahí y no se esconden: hasta el momento del cierre de la semana, 25 personas habían dejado sus vidas por las carreteras, faltando aún por contabilizar el retorno en comunidades de tan alto grado de automovilismo, País Vasco, Levante o Cataluña. La cifra de víctimas mortales en estas fechas del pasado año, 115, ampliamente rebasadas.



Motor 16

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 96. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín. Monilla. 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. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

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



- 28 FRENTE A FRENTE BMW M 535/Maserati 425
- 36 A FONDO Peugeot 505 SRD T. A.
- 44 COMPRAR Y VENDER
- 49 CUENTENOS SU CASO



- 52 OCIO Aventura en Africa
- 56 MOTOS Honda CH 125 Spacy
- 60 DEPORTE Europeo de Rallyes
- 63 A todo gas
- 66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

El esfuerzo realizado los pasados días por las autoridades de Tráfico es encomiable. Todos sus efectivos han estado al borde de la carretera. Sin embargo, los fríos datos vuelven a poner en evidencia lo que desde estas mismas páginas hemos denunciado en numerosas ocasiones. La red viaria española sigue presentándose como insuficiente cuando todos y cada uno de nosotros nos lanzamos a periplos vacacionales cortos, que hacen coincidir horarios y rutas. La inexperiencia de muchos conductores, poco acostumbrados a hacer kilómetros con asiduidad; el mal estado —¿hasta cuándo?— de un gran porcentaje del parque de vehículos; la coincidencia de conflictos laborales que empujan más automóviles a las carreteras. Muchos, en fin, son los elementos que confluyen para que una determinada parte de la población recuerde de mal grado estas vacaciones. Porque los que no han encontrado ningún problema no se van a quejar, claro.

Hay otra lectura que no conviene dejar escapar. La Dirección General de Tráfico se ha visto desbordada por una masa de automóviles —cuatro millones—, que ha superado todas sus previsiones. De ahí que dos acciones puntuales que había acometido este año sean el ejemplo de la cal y arena de esta Semana Santa: la circunvalación de Alcalá de Henares, con la apertura provisional de un tramo de autovía, ha sido un éxito; la ruta alternativa de Talavera de la Reina, un fracaso. Y una nota más para los observadores: los 17 peatones muertos en accidentes durante la semana (11 el pasado año) pone en evidencia, según un portavoz de la DGT, «un aumento de los disparates peatonales». O lo que es lo mismo, la escasa preparación de un buen segmento de la población de cara al automóvil. El problema de fondo sigue estando ahí.

FURIA ITALIANA

33 Q. V.



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, opuestos 2 a 2. Cilindrada: 1.490 c.c. (84 x 67,2 mm.). Cigüeñal: De 3 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: 2 carburadores dobles. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 105 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 13,6 kg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delateras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 6,6 km/h.; 2.ª, 12,1 km/h.; 3.ª, 17,9 km/h.; 4.ª, 24,2 km/h.; 5.ª, 30,8 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 34. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS Sistema: Disco delante, tambor detrás, servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5,5 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 VR 14.

PESO En orden de marcha: 890 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	11,19	—
Alfa 33 Q. O.	1.490	95	169	9,4	11,19	61
Alfa 33 Q. V.	1.490	105	179	10,4	12,06	55
Alfa 33 Fam. 4 x 4	1.490	95	165	10,8	12,42	—

Motor 16



La Corporación Metropolitana de Barcelona, viene desarrollando, desde hace tiempo, el Plan de Descontaminación atmosférica, destinado a mejorar la calidad de vida de la ciudad.

Una de las medidas de este Plan, es la disminución de los humos de los autobuses.

Para llevarla a cabo, se ha establecido un acuerdo de colaboración mutua entre la Corporación Metropolitana de Barcelona, Transportes de Barcelona, Enasa y Butano, S.A. Que contempla la utilización de gas butano en la flota de

transporte público.

Como se hace en muchos países.

Como se está haciendo en Barcelona, donde en estos momentos ya circula, en período de prueba, el primer autobús que no contamina.

El primer autobús sin humos.

Barcelona está bajando los humos a la contaminación.

Menudo respiro.



butano sa

Motor 16

INFORMACION Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianne.

Editor: Romualdo de Toledo. Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro. Redactor jefe: Alberto Mallo. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Sergio Piccione (Producto); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benici, 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); La Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

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

Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

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

Subdirector Administrativo: José Manuel Oter. Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

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



SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA M-16



6 LO ULTIMO Ford Sierra 87

8 Fiat Ritmo/Citroën AX

10 Lancia tipo 3

12 R-25 3 volúmenes

15 Pontiac Trans Sport

19 MERCADO Ecos de la semana

20 Precios de coches nuevos

24 Precios de coches usados



28 FRENTE A FRENTE BMW M 535/Maserati 425

36 A FONDO Peugeot 505 SRD T. A.

44 COMPRAR Y VENDER

49 CUENTENOS SU CASO



52 OCIO Aventura en África

56 MOTOS Honda CH 125 Spacy

60 DEPORTE Europeo de Rallyes

63 A todo gas

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Cal y arena

○ TRA Semana Santa ha concluido. Y llega el momento de los análisis, más o menos fríos, más o menos apasionados, sobre sus resultados. Todos hubiéramos querido no recoger las cifras de accidentes de automóvil y sus correspondientes víctimas. Pero están ahí y no se pueden ocultar: hasta el momento del cierre de esta edición, 125 personas habían dejado sus vidas en nuestras carreteras, faltando aún por completar las operaciones retorno en comunidades autónomas de tan alto grado de automoción como Cataluña, País Vasco, Levante o Murcia. Sin duda, la cifra de víctimas mortales de las mismas fechas del pasado año, 115, van a verse ampliamente rebasadas.



El esfuerzo realizado los pasados días por las autoridades de Tráfico es encomiable. Todos sus efectivos han estado al borde de la carretera. Sin embargo, los fríos datos vuelven a poner en evidencia lo que desde estas mismas páginas hemos denunciado en numerosas ocasiones. La red viaria española sigue presentándose como insuficiente cuando todos y cada uno de nosotros nos lanzamos a periplos vacacionales cortos, que hacen coincidir horarios y rutas. La inexperiencia de muchos conductores, poco acostumbrados a hacer kilómetros con asiduidad; el mal estado —¿hasta cuándo?— de un gran porcentaje del parque de vehículos; la coincidencia de conflictos laborales que empujan más automóviles a las carreteras. Muchos, en fin, son los elementos que confluyen para que una determinada parte de la población recuerde de mal grado estas vacaciones. Porque los que no han encontrado ningún problema no se van a quejar, claro.

Hay otra lectura que no conviene dejar escapar. La Dirección General de Tráfico se ha visto desbordada por una masa de automóviles —cuatro millones—, que ha superado todas sus previsiones. De ahí que dos acciones puntuales que había acometido este año sean el ejemplo de la cal y arena de esta Semana Santa: la circunvalación de Alcalá de Henares, con la apertura provisional de un tramo de autovía, ha sido un éxito; la ruta alternativa de Talavera de la Reina, un fracaso. Y una nota más para los observadores: los 17 peatones muertos en accidentes durante la semana (11 el pasado año) pone en evidencia, según un portavoz de la DGT, «un aumento de los disparates peatonales». O lo que es lo mismo, la escasa preparación de un buen segmento de la población de cara al automóvil. El problema de fondo sigue estando ahí.



Bocinazos

a 60 kilómetros por hora por el arcén ayudan a mejorar el tráfico?

¿Por qué no se hacen campañas informativas sobre el buen uso de los intermitentes, de las luces o sobre las correctas maniobras de adelantamiento, en vez de otras menos trascendentes?

¿Cómo es posible que siga sin corregirse la barbaridad de aplicar un 33 por 100 de IVA a los coches usados?

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

¿Sería muy complicado señalar en las estaciones de servicio de la red nacional la distancia hasta la siguiente?

¿De verdad creen los agentes de Tráfico que rodando

CICLISMO

SEAT A PEDALES

El equipo ciclista Seat ya está en acción frente a un duro calendario de carreras, que se inició el pasado mes de febrero y terminará en octubre, con las dos pruebas reinas, la Vuelta a España y el Tour de Francia. El equipo Seat cuenta esta temporada con veintidós corredores de nacionalidad española, francesa y holandesa y quince técnicos. Entre los corredores hay que destacar por su palmarés a

Antonio Esparza, Marino Lejarreta y Pello Ruiz Cabestany. Al frente del equipo técnico está Peli Egaña, como responsable general, y Txomin Perurena, como director técnico deportivo.

GM-BL

FRACASAN LAS NEGOCIACIONES

Las conversaciones para la venta de la división de camiones de British Leyland a General Motors fracasa-



ron la pasada semana, debido a la postura de la multinacional norteamericana de unir a la operación el control de Land Rover. Los planes de GM preveían la fusión de su fábrica de camiones Bedford con la división de camiones BL, integrando después Land Rover, a lo que se han opuesto miembros del Gobierno de la señora Thatcher.

FIRESTONE

EN MANOS AMERICANAS

El Consejo de Administración de la compañía Firestone Tire and Rubber ha acordado la compra de acciones ordinarias en circu-



LOS JEEPS NO SON UN LUJO

El Tribunal Supremo ha considerado que todos los vehículos de tipo jeep estaban exentos del Impuesto de Lujo al margen del uso recibido, impuesto que ahora ha desaparecido tras la implantación del IVA. Esta sentencia, que ha sido dictada casi ocho años después de que se planteara el pleito correspondiente, y abre la posibilidad de que los contribuyentes reclamen a Hacienda las cantidades pagadas, califica de innecesario el hecho de que tales vehículos deban tener una aplicación exclusiva para usos industriales, comerciales o agrícolas. El pleito lo inició en 1978 la empresa Ibinauto, S. A., después de que la Dirección General de Tributos rechazara su solicitud de aplicar la exención del Lujo al modelo Lada Niva.

lación de su filial española Firestone Hispania para aumentar su participación del 47,7 por 100 actual al 100 por 100. Según el vicepresidente ejecutivo del grupo, Michael A. Wolf, la compañía norteamericana desea incrementar su participación en la española «como consecuencia de la reciente entrada de España en la CEE y ante las positivas acciones que están adoptando las autoridades españolas para revitalizar la economía del país».



ONDAS

MOTOR 16 EN «RADIO-TRANSPORTE»

El pasado día 24 de marzo se emitió a través de las 73 emisoras de Radiodena el primer programa dedicado al mundo del transporte, «Radiotransporte», que tendrá periodicidad semanal, todos los lunes, de las 22,30 a las 23,45 horas.



GIUGIARO: COMO UNA MOTO

GIUGIARO presentará en el Salón de Turín el día 21 de abril varias novedades. Entre ellas destaca este nuevo concepto de coche para tiempo libre que denomina «Machimoto». Este nombre se lo ha dado porque en él ha querido fundir dos tipos de vehículos tan diferentes como la moto y el coche. Como punto de partida para diseñar este Machimoto, Giugiaro ha tomado los «buggy» que tan populares fueron en los años 70. Pero en vez de dotar a su creación de sólo dos asientos o de caer en la incómoda solución del 2 + 2, ha optado por acomodar a los ocupantes en sillones tipo moto, que puedan dar cabida de seis a ocho personas.

Para la realización de este Machimoto Giugiaro ha tomado como base un Volkswagen Golf GTI de 16 válvulas.

Este nuevo programa está patrocinado por Renault Vehículos Industriales, cuenta con la participación de la Confederación Española de Transportes de Mercancías y la colaboración de MOTOR 16, y dirige y presenta Wenceslao Pérez Gómez.

Todas las semanas se realizará una conexión en di-



Verde y Rojo

El despliegue humano de la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con motivo de la Semana Santa, merece el reconocimiento de los millones de españoles que disfrutamos de vacaciones gracias a que otros hombres están trabajando.

Stephan Etienne, organizador belga de una carrera de dragsters en Valencia, se largó con el dinero sin ofrecer el espectáculo.

El Gobierno ha decidido por fin dar luz verde a la construcción del puente sobre el río Guadiana unirá España y Portugal, a la altura de Ayamonte. Ya era hora de que el sur de ambos países se unieran por algo más que los obsoletos transbordadores que ahora atraviesan el río.

A los representantes de Comisiones Obreras en la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, que han contribuido a hacer más intransitables las carreteras durante esta Semana Santa. Su actitud de intransigencia sólo se justifica con la falta de imaginación para llevar a cabo otro tipo de acciones menos peligrosas y más eficaces. Aquí la víctima no ha sido Renfe, sino la totalidad de los españoles.

SEAT

TODO A BARCELONA

La presidencia de Seat ha decidido trasladar todos sus efectivos humanos de Madrid a Barcelona, despejándose así las dudas que había sobre este anunciado cambio. Ahora, además de los departamentos que tenían claro su traslado, se añaden los de publicidad, tesorería, relaciones públicas y prensa, que en principio estaba previsto que se quedaran en Madrid, lo que ha provocado un inesperado aumento de las peticiones de bajas incentivadas. El traslado se hará oficial a partir de mayo.

SAAB

MEJOR CON SEIS RUEDAS

Este familiar de lujo con seis ruedas se llama Saab 906 y es la última obra del carrocerista sueco Leif Malberg. El coche ha nacido después de mil doscientas horas de trabajo, tiempo invertido por el diseñador





HANS G. LEHMANN

FORD SIERRA 87 CON LA MOCHILA A LA ESPALDA

EL Ford Sierra acaba de recibir su primera operación de cirugía estética, una operación que va a afectar tanto al frontal como a la parte posterior. Los Ford Sierra 87 saldrán al mercado a primeros del próximo otoño.

La nueva gama de modelos Sierra estará compuesta por dos tipos de coches, unos del mismo tipo de los que se comercializan actualmente, pero con un frontal distinto, un frontal muy parecido al que ya lucen los Scorpio, y otros modelos con carrocería de estilo clásico, modelos de Sierra en los que el portón trasero se

sustituirá por un maletero independiente, en el estilo de los Orion que han visto la luz hace poco menos de un mes.

La nueva gama Sierra mostrará, en cualquier caso, un mejor coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un Cx algo menor que el de los coches actuales; esta mejora se traducirá en una ligera reducción de los consumos, sobre todo en terrenos despejados como carreteras o autopistas, pero la ganancia aerodinámica no tendrá repercusión en los recorridos urbanos, un terreno en donde la tecnología bastante veterana de las mecánicas Ford utilizadas

por los Sierra cede bastantes puntos.

En su versión 87, las líneas del Sierra, obra directa del francés Patrick Lequeument y del proyectista alemán Uwe Bahnsen, unas líneas que fueron revolucionarias en su momento por cuanto representaron una ruptura total con todo lo que Ford había hecho hasta

ese instante, reforzarán sus rasgos de semejanza con los Ford Scorpio y con la última generación de los Escort/Orion, todos ellos coches que ahora mismo están marcando el estilo de la casa Ford.

El nuevo Sierra en su versión de carrocería clásica saldrá al mercado casi cuatro años después del lanza-

miento del primer modelo de la gama.

El Sierra, de formas más tradicionales, representará una alternativa de compra para aquellos usuarios de gustos más convencionales.

El maletero en la carrocería de tipo tradicional será más amplio que el mostrado por el coche que se está vendiendo en estos momentos.

El nuevo Sierra llevará un asiento posterior con respaldo abatible por partes, la misma solución ofrecida por su hermano pequeño, el Orion.

Los nuevos coches Ford se comercializarán en nuestro país al mismo tiempo que en el resto de Europa y las modificaciones de precio serán casi insignificantes.

El Sierra que verá la luz a primeros del próximo otoño tendrá un frontal muy diferente del que ahora lucen los modelos de esta gama. La influencia del Scorpio y de los nuevos Escort/Orion es tremenda.

HANS G. LEHMANN





CITROËN AX PEQUEÑO PERO MATON

El Citroën AX ya está terminado; el modelo más pequeño de Citroën, el coche encargado de tomar el relevo de los veteranos 2 CV y de los LNA, saldrá al mercado el otoño próximo y se fabricará en nuestro país

desde los primeros días de 1987. El Citroën AX será un utilitario con una longitud total próxima a los tres metros y medio, que estará preparado para luchar de igual a igual con los Uno, los Fiesta, los Corsa, los 205, los R-5, los Ibiza o los Polo.

El Citroën más pequeño podrá presumir de unos consumos que estarán por debajo de los cuatro litros a los cien kilómetros siempre que se rueda a 90 por hora, un valor impresionante para un coche con motor de gasolina.

El coeficiente de resistencia a la penetración en el aire del AX, el valor CX, se moverá en los alrededores de 0,32, que es una cifra sensacional para un coche de tamaño tan reducido, mientras que el peso del conjunto rondará los quinientos kilos gracias a la utilización intensiva de materiales plásticos.

Los primeros AX saldrán al mercado en versión tres puertas y dispondrán de dos motores diferentes, el más pequeño será un novecientos cincuenta centímetros cúbicos, con cuarenta y cinco caballos de potencia, un cuatro cilindros alimentado



El veterano 2 CV y su sucesor, el AX, hombre con hombro. El futuro Citroën va a ser tan revolucionario como lo fue en su tiempo el 2 CV; la aerodinámica y el peso mínimo son las claves para conseguir consumos casi de risa.

por gasolina normal que ya ha estado en los Citroën LNA, Citroën Visa y Talbot Samba; el motor más grande será un cuatro cilindros

de 1,1 litros de cubitaje con 55 caballos de potencia, el mismo que están utilizando ya los Citroën Visa 11 E. La segunda oleada de Citroën

AX pondrá en el mercado las versiones con carrocería de cinco puertas y la oferta de motores se ampliará con el Fire 1000, el motor que

El Citroën AX también se prepara para correr en el Campeonato del Mundo de Rallyes. La versión que se está ensayando tendrá un motor sobrealimentado por turbo y tracción a las cuatro ruedas.



FIAT RITMO UN UNO A LO GRANDE

El actual Fiat Ritmo comienza a tener sus días contados, el coche que vio la luz en el Salón de Turín de 1978 va a cambiar de aspecto radicalmente; el nuevo Ritmo saldrá a la luz en la primavera de 1987 y su estilo exterior será muy similar al del

Fiat Uno, el coche diseñado por Giorgio Giugiaro que ahora mismo está amontonando éxitos comerciales. El ritmo será, eso sí, bastante más grande que su hermano de marca.

El futuro Fiat Ritmo del año 87, un coche escondido hasta ahora bajo la clave se-

creta de «tipo 2», va a tener muy pocos puntos en común con el Ritmo ya conocido, un coche que sirvió de base para el Seat Ronda.

El futuro Ritmo mantendrá el tamaño exterior de los modelos actuales, algo superior a los cuatro metros de longitud, casi medio metro

más largo que el Uno, pero toda la estética será diferente. El espacio interior será mucho más amplio, ya que las paredes laterales tendrán un mayor abombamiento.

Las fotos espías del nuevo modelo de Fiat muestran un coche con la estética de «container» que tanto convence a Giugiaro a la hora de diseñar coches con vocación urbana. El Ritmo será un coche alto, de formas angulosas, en el que los pasajeros irán situados bastante verticales para dominar así mejor los límites del coche. A pesar de esa altura total, el futuro Ritmo no perderá los rasgos aerodinámicos; el Fiat tendrá un coeficiente de



El Fiat Ritmo del 87 será un coche muy amplio en su interior, que mostrará una forma aerodinámica de gran eficacia. El Ritmo competirá sin complejos frente al Kadett y al Golf, sus rivales clave.

HANS G. LEHMANN



Los Fiat Ritmo, que verán la luz la primavera del 87, tendrán muchos rasgos en común con el Uno. El tamaño del Ritmo será, sin embargo, muy superior.

resistencia a la penetración en el aire, un Cx, que será del orden de 0,32, un valor que estará en la línea de lo que ofrecen los Opel Kadett y los Volkswagen Golf, los dos rivales clave del Ritmo en todo el mercado europeo.

Los nuevos Ritmo tendrán los mismos motores

que ahora mismo se están utilizando en la gama; motores de gasolina que van desde 1.100 centímetros cúbicos, con 55 caballos de potencia, hasta los 1.600 centímetros cúbicos, con 105 caballos; también se utilizarán los motores Diesel de 1,9 litros de cubitaje, el «at-

mosférico», que da 65 caballos, así como el turbodiésel, con 80 caballos.

El futuro Ritmo se ofrecerá también con carrocería de tipo clásico, en el estilo de los Regata, y para más adelante está previsto el lanzamiento de una versión familiar, con una personali-

dad idéntica a la del Regata Weekend.

Los técnicos de Fiat están trabajando sobre la base del futuro Ritmo para poner a punto una versión con carrocería de tipo monocuerpo; el coche tendrá una carrocería del tipo del Renault Espace.



El Lancia que hasta ahora se conoce bajo la denominación Tipo 3 será el sustituto de los Trevi. El próximo Lancia tendrá una forma aerodinámica de gran calidad que Pininfarina ha puesto a punto en colaboración con los técnicos de la casa italiana. Las fotos espías tomadas mientras el coche se movía por los alrededores de Turín dejan ver un modelo de carrocería con tipo clásico. Este coche saldrá al mercado antes del verano de 1987.

LANCIA TIPO 3 UN DELFIN CON RUEDAS

El sustituto del Lancia Trevi, el modelo que hasta ahora se conoce por la clave secreta de Tipo 3, saldrá a la calle durante la primavera de 1987 y llevará el sello de un gran carrocerero, el sello de Pininfarina.

El futuro Lancia va a romper muchos moldes esté-

ticos. El sustituto del Trevi mantendrá el estilo de carrocería con tres cuerpos, es decir, vano motor, célula habitable y maletero independiente, pero se recurrirá a una forma muy avanzada, una forma con aristas redondeadas que deben dar lugar a una silueta con cierto parecido a la de un delfin

cuando está saltando, este diseño revolucionario permitirá lograr un mínimo coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, un valor de Cx por debajo de 0,30, que ahora mismo es el valor clave para seleccionar los modelos más aerodinámicos.

El futuro Lancia utilizará una mecánica muy avanzada. Llevará motor anterior transversal y tracción delantera, aunque también sal-

drán al mercado algunas versiones con tracción a las cuatro ruedas.

El sustituto del Lancia Trevi será un coche grande, un coche con carrocería de casi cuatro metros y medio de longitud, en la línea de los Alfa 75, los BMW serie 3 o los Mercedes 190. Los motores serán siempre de cuatro cilindros con más de 1.600 c. c. y con doble árbol de levas en cabeza.

El motor de gasolina de

1,6 litros de cubaje dará 105 caballos de potencia, mientras que el dos litros con inyección de carburante se moverá entre los 120 caballos de la versión atmosférica y los 130 caballos de la versión sobrealimentada con compresor volumétrico, la versión Volumex. También habrá una versión turbodiesel con motor de 1,9 litros de cubaje que dará más de ochenta caballos de potencia.



R-25 3 VOLUMENES RENAULT AL GUSTO AMERICANO

DESPUES de algunas dudas sobre qué hacer con la empresa americana American Motors, que en el último ejercicio había arrojado pérdidas importantes, Renault ha decidido seguir adelante. Para ello está preparando una nueva estrategia comercial, que supone el lanzamiento de nuevos modelos y la renovación de los ya existentes.

Para empezar, el próximo mes de septiembre se renovarán estéticamente los Encore y Alliance —los R-9 y R-11 fabricados en Estados

Unidos— y la gama se ampliará con la llegada del R-21, convenientemente americanizado y con un nuevo nombre. En norteamérica, este modelo llevará sólo motores de gasolina de 2 y 2,2 litros, colocados longitudinalmente, así como el 2,1 litros diesel.

La ofensiva para recuperar el puesto de cuarto constructor norteamericano, que le ha arrebatado Honda, continuará con el lanzamiento, ya en 1987, de un coche que de momento tiene como nombre el código X-58. Este coche no es otra

cosa que el R-25 tres volúmenes, que pretenden producir a una cadencia de 150.000 unidades por año.

Para este coche, Renault está desarrollando una nueva versión del motor V-6, con el cigüeñal de muñequillas desplazadas que lleva la versión turbo, con cilindrada de 2,95 litros. Este motor desarrollaría unos 160 caballos en versión americana y unos 175 en la que se prepara para Europa, en donde también será introducido en septiembre de 1987, aprovechando el Salón de Francfort.

Para más adelante hay prevista una versión coupé del R-25, en el que el coche recuperaría la burbuja trasera.

Tanto el estudio de la carrocería tres volúmenes del R-25 como la de este futuro coupé corren a cargo del carrocer italiano Giugiaro, que después de haber realizado el R-21, que ha dado total satisfacción, está recibiendo más encargos de la marca francesa que hasta hace muy poco, en cuestión de estilo, sólo atendía a los proyectos de su propio departamento.

Giugiaro ha realizado la versión tres volúmenes del R-25 que American Motors fabricará en Estados Unidos.



La gama se completará con un coupé, en el que no se descarta una transmisión a las cuatro ruedas.



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



¡Y GANA!

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

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

¡EL BITTER GENUINO CON EL SABOR QUE TE ENCIENDE!

¡Alegre! ¡Fresco! ¡Ligero!



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

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

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ¡Un Bitter! | <input type="checkbox"/> ¡Un Bitter Soda! |
| <input type="checkbox"/> ¡Un Cinzano Bitter! | <input type="checkbox"/> ¡Un Cinzano Bitter Soda! |
| <input type="checkbox"/> ¡Un Bitter Cinzano! | <input type="checkbox"/> ¡Un.....! |

Nombre: _____
 Dirección: _____
 Teléfono: _____
 Ciudad y Dto. Postal: _____
 Provincia: _____



Si quiere comprobarlo, no tiene más que sentarse ante los mandos del Audi 80 GTE.

Incluso antes de ponerse en marcha comenzará a disfrutar del nivel de seguridad y confort que se vive a bordo. En cada detalle.

Pero cuando realmente sentirá

a fondo el placer que produce pilotar este Audi es en el momento en el que su carrocería se pone en movimiento.

Déjese llevar por el Audi 80 GTE. Su diseño, deportivo y aerodinámico, junto a su robusto motor de 1.8 l. le permitirá superar la

barrera de los 180 Km/h. O lo que resulta aún más impresionante, ponerse de 0 a 100 Km/h., en menos de 10 segundos.

Y todo esto, con un consumo de sólo 5,9 l. a los 100 Km. El más bajo de las berlinas de su clase. Póngase ante los mandos del Audi 80 GTE. Un vehículo preparado para proporcionar el máximo placer de conducción. Por su confort de marcha. Por su gran respuesta en ruta.

Y ahora, con las nuevas posi-

bilidades de financiación que le ofrece Fiseat, el Audi 80 GTE está más cerca que nunca de usted.

Si de verdad quiere experimentar una nueva sensación, suba a bordo y pilote un Audi 80 GTE. Nunca habrá llegado tan alto.



A la vanguardia de la técnica.



Audi 80 GTE. No se conduce. Se pilota.



Importado por Seat.

Lo ULTIMO



PONTIAC TRANS SPORT

AQUI ESTA EL MAÑANA

EN los últimos años, los salones del automóvil han sido pródigos en la exposición de vehículos de tipo experimental y futurista, bautizados genéricamente como «concept-cars», coches contruidos más para llamar la atención sobre determinada marca, que como reflejo de una tecnología punta o de investigaciones en el campo del automóvil.

No es en este sentido en el que ha aparecido el Trans Sport, un vehículo diseñado por Pontiac, que ha causado auténtica sensación entre los especialistas norteamericanos.

Pontiac es una de las cinco grandes divisiones de General Motors, junto con Chevrolet, Buick, Oldsmobile, mientras que en Europa las dos grandes marcas del número uno mundial son Opel y Vauxhall.

Pues bien, el Pontiac Trans Sport es una primera aproximación a lo que podrá ser en un futuro no muy lejano el nuevo concepto de coche americano. Basta decir que tanto Buick como Oldsmobile trabajan en soluciones semejantes a las experimentadas por Pontiac, a lo que habría que añadir di-

seños de otras marcas competidoras.

El Pontiac Trans Sport es una especie de furgoneta con seis asientos individuales, en la que la amplitud de las superficies acristaladas superan todo lo visto hasta ahora. El parabrisas, por ejemplo, se prolonga en su parte superior hasta bastante más atrás del puesto de conducción, por lo que se asemejan a la tradicional «burbuja» de los helicópteros. El plano del suelo del Trans Sport es extremadamente bajo, pero los asientos van altos, en especial el asiento del conductor, que se ha sobreelevado para mejorar la visibilidad. Las cuatro puertas laterales se abren hacia arriba, en un tipo gaviota; mientras que el portón posterior tiene forma de burbuja.

La mayoría de los controles del Trans Sport están en la parte central del volante o en el apoyacodos derecho del conductor. Una pantalla de TV sustituye al espejo retrovisor, y ofrecen, además, información adicional sobre la velocidad a que se aproximan otros vehículos. La información se ofrece por medio de dígitos proyectados sobre el parabrisas, al igual

que ocurre en los más sofisticados aviones de combate. Precisamente éste es uno de los elementos que no parecen probables en la producción en serie, dado el elevado coste del mismo.

Tampoco parece probable, por su coste, la utiliza-

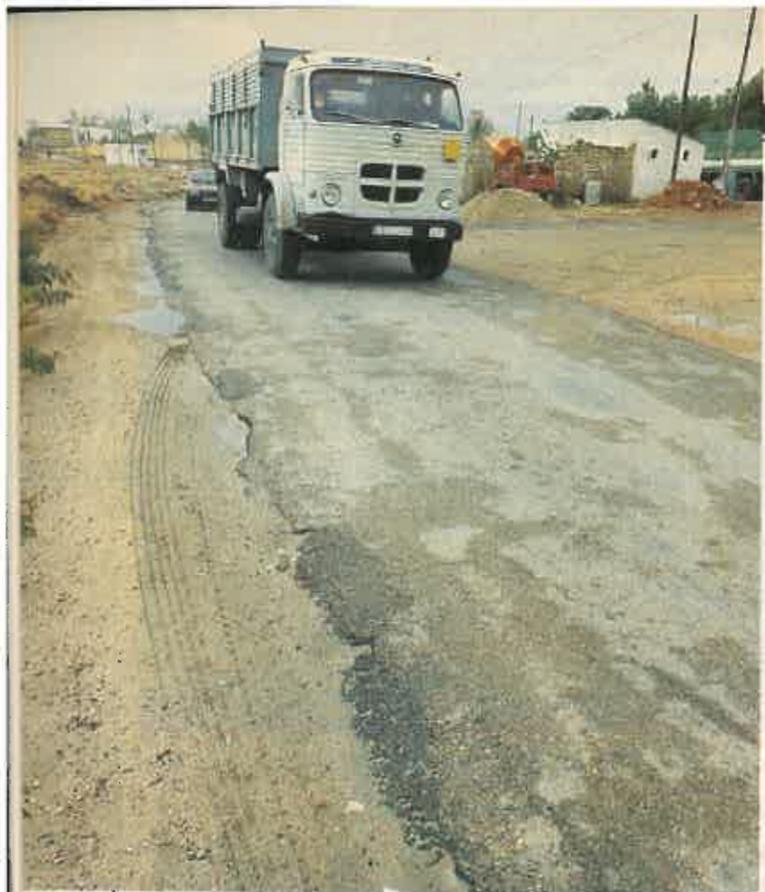
ción del motor, un V-6 de 2,9 litros, realizado todo él en aluminio, que utiliza este primer prototipo, un modelo que cuenta también con teléfono, televisión y vídeo, así como con controles de audio en cada uno de los asientos.

Aspecto espacial, más que funcional, en el cuadro de instrumentos y los interiores.



Las puertas laterales se abren hacia arriba, tipo gaviota, así como el portón trasero tipo burbuja.





Durante seis meses, 25 personas han evaluado visualmente el estado de los firmes de nuestra red viaria. El resultado no es nada halagüeño y sería necesario invertir en ocho años 2,3 billones de pesetas en reparaciones para que esas carreteras volvieran al mismo nivel de servicio que cuando fueron construidas.



A primera vista, el firme de las carreteras de sólo 15 provincias españolas se puede considerar como bueno; en 23 más, es regular, y en 12, malo. Este es el balance de una campaña visual de estado de firmes realizado por la Asociación Española de la Carretera.

VISTAZO A LAS CARRETERAS MAS MALAS QUE BUENAS

PARA devolver a las carreteras españolas el estado que tenían cuando fueron construidas, es decir, situarlas en el nivel de servicio inicial, sería necesario invertir 2,346 billones de pesetas en ocho años. Esta es la principal conclusión a que llega un trabajo realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC), un organismo privado que ha mantenido tradicionalmente una actitud crítica ante las distintas políticas que han afectado a nuestra red viaria.

El resultado se deduce de la «I Campaña de evaluación visual del estado de los firmes», efectuada por esa asociación, que ha sacado a las carreteras durante seis meses del año pasado a 25 personas encargadas de establecer de manera objetiva el estado en que se encuentra el pavimento de las tres redes principales de carreteras (red del Estado, autonómica y de las Diputaciones), que totalizan 149.829,2 kilómetros, por donde circula el 98 por ciento del tráfico.

La campaña visual se ha realizado sobre 2.680 tramos de cien metros en todas las provincias españolas. Las personas que literalmente se han «pateado» esos 268 kilómetros recibieron un cursillo preparatorio, ya que no son expertos. Esta fórmula se elige así al pensarse que un técnico «empeoraría» el resultado al detenerse a analizar, por ejemplo, el subsuelo. Iniciado el estudio, cada evaluador se desplazó al tramo correspondiente, que había sido determinado mediante un programa de números aleatorios, de forma que cada tramo de carretera habría tenido la misma posibilidad de haber sido examinado.

En las evaluaciones efectuadas no se ha tenido en cuenta más que las deficiencias que aparecen en el firme, observables a simple vista, y no aquellas que puedan existir en capas inferiores a la de rodadura y que todavía no han exteriorizado su presencia. Por ello, los miembros de la AEC califican los resultados de conservadores. El examen

se ha realizado en los arcenes, donde se ha observado y medido su anchura, revestimiento, deterioro superficial y estructural y baches. En la calzada, la atención se prestó a su anchura, capa de rodadura, deterioro de los bordes, roderas, grietas, deterioro superficial y estructural, baches y bacheos.

Todos estos datos, convenientemente mezclados y procesados en ordenador, han dado como resultado una serie de índices que reflejan el estado actual de nuestra red viaria. En esta ocasión, la AEC no ha entrado a valorar los resultados, ya que, en opinión de su subdirector y portavoz, José Antonio Artero, «el objetivo del trabajo no es tanto decir cómo están las carreteras, a cómo van estando. La asociación va a repetir en este año la campaña sobre los firmes, ampliándola, en años sucesivos, a la señalización y el trazado técnico, comparando siempre los datos de un ejercicio con otro». Esta técnica, según Artero, que persigue un seguimien-

to puntual del estado de conservación de las carreteras, sólo se utiliza, dentro de Europa, en España y el Reino Unido.

Aunque, como decíamos, de los datos facilitados por la AEC, ésta no entra en valoraciones, sí se puede sacar alguna conclusión respecto al estado actual de los firmes. Por Comunidades Autónomas, sólo de Madrid, Extremadura, Murcia y Comunidad Valenciana, se puede decir que cuentan con unas carreteras con un firme aceptable. En el otro extremo se encuentran de forma destacada Cantabria y Galicia. Las demás, con más o menos matizaciones, engrosan las filas de la mediocridad. O lo que es lo mismo, ni buenas ni malas, sino todo lo contrario.

Existe otra diferenciación. Mientras las carreteras consideradas como de interés general del Estado son, en general, buenas, las de las Diputaciones dejan bastante que desear, aunque la red no es más que de 59.663 kilómetros. En cuanto a las Comunidades Autónomas, con 70.320,1 kilómetros, se nota todavía que las transferencias desde la Administración Central no han llegado en muchos casos hasta hace dos años y que los planes de mejora de su red están todavía en mantillas.

Por provincias, las disparidades también son enormes (véase cuadro adjunto) y las diferencias entre Estado-Comunidad Autónoma-Diputación también son extrapolables. Para el conjunto de España, y considerando toda la red analizada, se puede decir que los defectos advertidos en el trabajo de campo ocupan entre el 10 y el 20 por 100 de la superficie total del pavimen-

to. Volviendo a los baremos provinciales, habría que decir que, en Jaén, Lérida y Pontevedra, esos defectos ocupan una superficie mayor del 40 por 100 de la superficie pavimentada y que en Cádiz, Sevilla, Las Palmas, Albacete, Alicante, Valencia y Alava, el porcentaje es menor del 10 por 100. En resumen, y en palabras del propio presidente de la asociación, Manuel Velázquez, el estado actual del pavimento es «regular tirando a mal».

Para la AEC, el deterioro de la actual red viaria sólo se puede afrontar con una sustancial inversión en carreteras, que podría ser así: novecientos ochenta y cinco mil millones de pesetas en la red de interés general del Estado, 1,031 billones en la autonómica y 330.000 millones en la de las Diputaciones. Es decir, 2,346 billones de pe-

setas en ocho años, tiempo que permite una periodificación adecuada de los trabajos a realizar y que constituye un lapso de tiempo similar al contemplado en la mayor parte de los planes de carreteras redactados hasta el momento, tanto por la Administración Central como por las autonómicas.

Lo que ya no coincide tanto es el tema financiero. Los 800.000 millones del MOPU para su PGC quedan lejos del billón estimado por la asociación y más lejanas quedan aún las inversiones de las Comunidades Autónomas, que van a un ritmo anual de 75.000 millones de pesetas, lo que a ocho años sólo alcanza los 600.000 millones. La solución, como siempre, queda ahora en la mano de las distintas administraciones.

Raúl R. Sáez

CARRETERAS, CAMINOS Y TROCHAS

(Los firmes por provincias)

Buen estado	Regular	Mal estado
Cádiz	Almería	Jaén
Córdoba	Granada	Málaga
Huelva	Teruel	Huesca
Sevilla	Zaragoza	Santa Cruz de Tenerife
Las Palmas	Ávila	Cantabria
Albacete	Baleares	Guadalajara
Tarragona	Ciudad Real	Burgos
Badajoz	Cuenca	Segovia
Cáceres	Toledo	Lérida
Madrid	Ávila	La Coruña
Murcia	León	Lugo
Alicante	Palencia	Pontevedra
Castellón	Salamanca	
Valencia	Soria	
Alava	Valladolid	
	Zamora	
	Barcelona	
	Gerona	
	Orense	
	La Rioja	
	Navarra	
	Guipúzcoa	
	Vizcaya	

A algunos conductores les preocupa muy poco que la gasolina suba o baje.



Por algo tienen un Volkswagen Golf CL Diesel.

Un modelo con el más bajo consumo imaginable. No sólo por ser diesel, sino por ser un Volkswagen.

El nuevo Golf CL Diesel apenas consume 4,4 lts. de gas-oil a los 100 km/h. Una auténtica economía.

Con él Volkswagen ha conseguido demostrar cómo las altas prestaciones no tienen por qué estar reservadas a los vehículos de motor gasolina.

Si no, fíjese en estas cifras. El Golf CL Diesel con su motor de 1.588 cc. es capaz de alcanzar con la mayor facilidad, los 148 km/h.; o de ponerse de 0 a 80 en sólo 11,7 segundos.

Acérquese hasta su concesionario Seat Audi Volkswagen y póngase ante los mandos del Golf CL Diesel. Se olvidará para siempre de las cuentas de gasolina.



Golf CL Diesel

Mercado

ECOS
DE LA
SEMANA



AUNQUE hace ya más de un mes que está anunciado, se comienzan ahora a vender las primeras unidades del Kadett GSi con carrocería de cinco puertas. No hay diferencias mecánicas con el GSi tres puertas hasta ahora conocido. Por el contrario, este motor no equipara, por ahora, la versión del Kadett tres volúmenes fabricado en Zaragoza.

EN los concesionarios de Fiat pueden encontrarse aún algunas unidades del Autobianchi A-112, que ya ha dejado de fabricarse. En las últimas semanas, este popular y diminuto automóvil ha bajado de precio, siendo ahora de poco menos de 850.000 pesetas con IVA y matriculación incluida.

SE están retrasando las entregas de los nuevos Orion, por problemas de producción en Almusafes y prioridades sobre otros modelos. Los Escort sí que se están entregando, con notable éxito por cierto.



SEGUNDA MANO

MÁS de dos millones de pequeños coches polivalentes circulan por nuestras carreteras, de los cuales, 1.750.000 han sido objeto de una o varias ventas a otros propietarios. Se trata, pues, de un segmento primordial en el sector.

La valoración de estos coches es notablemente buena en general, sobre

todo en lo que se refiere a las versiones nuevas del Fiesta o del R-5. Ahora bien, de estos coches hay pocas unidades para vender, dada su reciente fabricación. El Seat 127 Fura, muy abundante en las tiendas de segunda mano, tiene, por el contrario, una baja valoración, que llega a casos extremos en las versiones del 127 de más de diez años, con costes inferiores a las ochenta mil pesetas.

Dentro de este segmento se encuentra también el Citroën Visa, que como todos los coches de esta marca tienen una depreciación muy acusada.

La gran mayoría de los compraventas no hacen transacciones con coches de esta marca, que pueden encontrarse en los concesionarios.

Desde hace un año existe también oferta diesel en esta categoría de coches: Ford, Renault y Peugeot tienen motores diesel para sus pequeños. Hay poquíssimas unidades en el mercado de usados y normalmente muy bien valoradas.

Por último, recordar que la valoración de estos coches pueden encontrarla en las páginas habituales de precios.

MODELO	VALORACION	OFERTA	NOTAS
Renault 5	Gasolina: Muy buena Diesel: Muy buena	Gasolina: Hay muy pocos Diesel: Casi no hay	Año de fabricación: 1972 En 1985, aparición de nueva carrocería Motor diesel en 1985 Unidades vendidas hasta 1986: 547.000
Opel Corsa	Gasolina: Buena Diesel: No se fabrica	Gasolina: Apenas hay Diesel: No se fabrica	Año de fabricación: 1982 En 1985, versiones de 4 y 5 puertas Unidades vendidas hasta 1986: 128.000
Ford Fiesta	Gasolina: Buena Diesel: Muy buena	Gasolina: Hay unidades del modelo antiguo. Del nuevo casi no hay Diesel: Casi no hay	Año de fabricación: 1976 En 1983, nuevo modelo Versión diesel en 1984 Unidades vendidas hasta 1986: 425.000
Peugeot 205	Gasolina: Normal Diesel: Buena	Gasolina: Hay muy pocos Diesel: Casi inexistentes	Año de fabricación: 1984 En 1985, versiones de 3 puertas Unidades vendidas hasta 1986: 72.000
Seat Fura	Gasolina: Regular Diesel: No se fabrica	Gasolina: Mucha oferta Diesel: No se fabrica	Año de fabricación: 1972 (Seat 127) El modelo Fura apareció en 1982 Unidades vendidas hasta 1986: 925.000

Mercado

COCHES NUEVOS

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo 100 km	Consumo 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------------	--------------

ALFA ROMEO

Sprint V.1.5. D.V.*	1.490	105	178	10,4	11,54	1.783.375
Alfa 33 SL	1.490	95	169	9,4	10,72	1.463.376
Alfa 33 Q.V.*	1.490	95	169	9,4	10,72	1.583.376
Alfa 33 Q.V.*	1.490	105	179	10,4	11,54	1.683.375
Alfa 33 Fam. 4x4*	1.490	95	167	9,8	11,05	2.033.375
Alfa 75 2.0*	1.982	128	194	10,7	11,88	2.020.149
Alfa 75 Q.V.*	2.492	156	210	10,7	12,78	2.702.549
Alfa 75 TD*	1.995	95	165	8,5	7,64	2.288.375
GTV 2.0	1.962	130	190	9,3	10,74	2.240.142
GTV 2.5-V6*	2.492	160	220	11,0	13,03	2.842.550
Spider 2000*	1.962	128	188	10,5	11,73	2.740.150
Alfa 90 2.0 I*	1.962	128	188	9,7	11,95	2.295.150
Alfa 90 2.5 Q.V.*	2.492	156	198	9,3	11,63	2.840.150
Alfa 90 2.4 TD*	2.393	110	180	8,6	8,59	2.588.775

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

ARO

Aro 10	1.769	54	125	9,5	9,54	1.335.464
Aro 10	3.120	65	110	10,1	7,90	1.607.980
Aro 10	3.120	65	110	10,1	7,90	1.658.044
Aro 10	3.120	65	110	10,1	7,90	1.538.876
Repapar II	2.710	70	120	10,0	7,85	1.733.644

AUDI

80 GTE	1.781	112	187	9,5	10,82	2.662.356
Audi 90*	2.226	136	195	10,8	11,98	2.992.619
Audi 90 Quattro	2.226	136	195	10,8	12,00	4.379.431
100 Base	2.226	136	202	10,2	10,78	2.923.656
100 CD	2.226	136	202	10,2	11,50	3.352.031
Audi 100 CD Avant	2.226	136	202	10,2	11,51	4.339.531
100 CD TD	1.986	87	168	7,2	6,89	4.245.056
Audi 200	2.226	136	197	11,1	12,25	4.476.791
Audi 200 Turbo*	2.144	182	226	12,0	13,01	5.842.431
Compu-4*	2.226	136	196	8,3	9,94	3.581.431
Compu 6T Quattro	2.226	136	196	8,3	9,96	4.678.681
Quattro	2.144	200	222	9,1	11,56	8.399.985

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

AUSTIN

Metro 1.3 HLE*	1.275	63	146	7,6	8,55	930.804
Metro 1.3 HLE SP*	1.275	63	146	7,6	8,55	985.804
M6 Metro 1300	1.275	71	160	7,2	8,22	1.086.368
Maestro Mayfair 1.6*	1.598	83	185	8,7	10,14	1.515.875
M6 Maestro 2.0 EFI*	1.994	112	176	9,8	11,05	1.728.185
Montego HLS Mayfair*	1.994	100	171	9,3	10,64	1.744.806
M6 Montego 2.0 EFI*	1.994	112	184	9,8	11,05	1.993.996

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

AUTOBIANCHI

A 112 Junior	903	42	130	6,5	7,53	826.028
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	7,17	959.144
Y-10 Turbo*	1.049	85	181	8,2	9,13	1.286.495

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

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo 100 km	Consumo 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------------	--------------

AUTOREPLICA

AR 50 Roadster	1.592	96	170	10,2	11,15	3.207.975
----------------	-------	----	-----	------	-------	-----------

BMW

316*	1.766	90	176	9,1	10,48	2.136.125
316 4p*	1.766	90	176	9,1	10,48	2.295.725
318	1.766	105	184	8,5	9,99	2.435.375
318 1.4p	1.766	105	184	8,5	10,00	2.594.975
320 i	1.990	125	191	11,0	12,14	2.946.140
320 1.4p*	1.990	125	191	11,0	12,15	3.105.740
324 d*	2.443	86	159	7,9	7,28	2.909.925
325 i*	2.494	171	217	10,0	13,45	3.644.390
325 1.4p*	2.494	171	217	10,0	12,22	3.803.990
325 i*	2.494	171	212	10,4	12,57	4.671.150
325 1.4p*	2.494	171	212	10,4	12,57	4.630.750
520 i*	1.990	125	189	9,0	9,91	3.334.500
525 E*	2.693	125	177	12,6	13,47	3.556.350
525 i*	2.494	150	197	10,5	11,75	3.858.260
528 i*	2.788	184	212	10,4	12,56	4.357.010
M535 i*	3.453	218	228	11,8	13,84	5.779.130
M 5	3.453	286	245	13,2	15,07	10.341.030
524 TD*	2.443	115	185	8,5	7,36	3.734.525
620 CSI	2.788	184	212	8,8	11,29	7.123.410
635 CSI	3.430	218	229	8,7	11,34	8.106.630
M635 CSI*	3.453	286	248	13,8	15,56	10.500.630
720	2.788	184	201	9,9	12,16	5.003.390
732	3.210	197	208	9,8	12,09	5.863.900
735 i*	3.430	218	217	9,8	12,23	7.122.430
745 iA*	3.430	252	226	14,5	16,10	8.368.640

OPCIONES: Caja de cambio automática: 325 i, M535 i, 732 i, 735 i, 635 CSI: 89.600 pesetas. Caja de cambio 5 velocidades: 316, 318 i: 49.100. Diferencial autoblocante: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, 524 td: 66.900 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 CSI, 635 CSI: 70.800 pesetas. ABS: 320 i, 324 d, 520 i, 524 td: 287.700 pesetas; 325 i, 525 e, 525 i, 528 i: 264.200 pesetas. Dirección asistida: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 100.500 pesetas. Pintura metalizada: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 61.300 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, M 5, 524 td: 79.200 pesetas; 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 91.500 pesetas. Cierre centralizado en puertas, maletero y tapón de gasolina: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 524 td: 38.700 pesetas. Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i, 524 td: 13.200 pesetas. Techo corredizo e inclinable mecánico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 93.200 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, 524 td, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 107.100 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 145.300 pesetas. Techo corredizo e inclinable eléctrico: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d: 130.200 pesetas; 520 i, 525 e, 525 i, 528 i, M 535 i, 524 td: 728 i, 732 i, 735 i, 745 i: 143.400 pesetas; 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 182.100 pesetas. Elevalunas eléctrico delantero y trasero: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 324 d, 520 i, 525 e, 525 i: 133.000 pesetas. Aire acondicionado: 316, 318 i, 320 i, 325 i, 728 i, 732 i, 735 i, 745 i, 628 CSI, 635 CSI, M 635 CSI: 260.000 pesetas; 525 i, 628 i, M 535 i, M 5: 231.100 pesetas; 520 i, 525 e, 524 td: 309.400 pesetas; 324 d: 218.900 pesetas. **PRECIOS F.F.**

CITROEN

Mekari	602	29	100	7,0	7,37	871.550
LNA	652	35	125	5,7	6,28	796.362
LNA 11 RE*	1.124	48	139	8,9	8,83	911.188
Visa	652	35	124	6,8	7,52	835.597
Visa 11 E*	1.124	57	136	9,3	9,69	935.933
Visa Challenger	1.124	57	136	9,3	9,69	927.704
Visa 11 RE*	1.124	57	136	9,3	9,69	1.026.107
Visa TRS 14*	1.390	60	149	6,4	7,32	1.112.956

OPCIONES: Pintura metálica: 328 GTB, GTS: 82.742. Cubretechos en piel: Mondial Cabriolet 3.2: 43.875. **PRECIOS F.F.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo 100 km	Consumo 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------------	--------------

Visa GTI*	1.580	115	192	8,6	9,80	1.394.225
Visa 17 D	1.769	60	152	5,9	5,80	1.115.164
Visa 17 RD 5V*	1.769	60	152	6,8	5,80	1.182.063
GSA Special	1.299	65	158	8,2	8,79	1.111.599
GSA X1*	1.299	65	154	8,7	9,21	1.201.507
GSA Special Break*	1.299	65	159	8,6	9,20	1.185.148
BX	1.360	62	155	7,05	6,83	1.253.882
BX Caribe*	1.360	72	161	8,0	9,24	1.265.504
BX 14 E*	1.360	72	161	8,0	9,24	1.394.463
BX 14 RE*	1.360	72	161	8,0	9,24	1.461.382
BX 16 TRS*	1.580	92	171	9,3	10,39	1.648.068
BX TRS Break	1.905	105	182	7,7	9,01	2.101.704
BX 19 GT*	1.905	105	191	8,1	9,33	1.823.202
BX SPORT*	1.905	126	198	9,8	12,03	2.334.207
BX 19 D*	1.905	65	151	7,2	6,65	1.711.615
BX 19 TRD*	1.905	65	151	7,2	6,66	1.870.683
BX RD Break*	1.905	65	148	7,2	6,66	2.105.029
CX 22 TRS*	2.165	115	183	10,6	11,71	2.173.365
CX 25 GTI*	2.500	138	188	12,5	14,26	2.902.650
CX Prestige	2.500	138	188	12,9	14,61	4.025.749
CX 25 GTI Turbo*	2.500	168	214	13,0	14,68	3.778.751
CX 25 RD	2.500	75	158	7,1	6,72	2.334.403
CX 25 TRD Turbo*	2.500	95	160	9,32	3.038.374	
CX 25 RD Turb. Fam.*	2.500	95	159	10,2	9,44	3.293.975

OPCIONES: Pintura metalizada: LNA, todas las versiones: 13.433 pesetas; Visa 11 RE, Visa 17 RD, Visa GTI: 22.876 pesetas; GSA, todas las versiones: 31.255 pesetas; BX, todas las versiones, excepto Caribe, Sport y Base: 31.388 pesetas; CX, todas las versiones: 39.900. Llantas de aluminio: LNA 11 RE: 42.959 pesetas; Visa GTI: 71.953 pesetas; BX 16 TRS, 19 GT, 19 TRD: 48.944 pesetas; CX Prestige automático: 59.850 pesetas. Elevalunas eléctrico y cierre centralizado: Visa GTI, BX 14 RE: 34.979 pesetas. Caja de cinco velocidades: Visa 17 RD, GSA, todas las versiones: 29.127 pesetas. Aire acondicionado: BX 16 TRS, 19 GT, 19 D, 19 TRD: 123.025 pesetas. Dirección asistida: BX 16 TRS, 19 D, 19 TRD: 65.702 pesetas. ABS: CX 25 GTI, 25 TRD Turbo, 25 RD Turbo: 266.000 pesetas. Ordenador: CX Prestige, Prestige Turbo: 39.900. Caja automática: CX 25 GTI: 152.960 pesetas. Lunas tintadas más parabrisas laminado: LNA 11 RE: 10.108 pesetas; Visa 11 RE, 17 RD: 13.832 pesetas. Lunas tintadas más cortinillas traseras: BX 14 RE, 18 TRS, 19 GT, 19 TRD: 14.763 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

DE TOMASO

Longchamp	5.769	300	240	17,2	18,31	7.751.953
Pantura GTS	5.769	300	280	16,2	17,47	6.980.493

OPCIONES: Pintura metalizada: Longchamp: 265.180 pesetas. Faros antiniebla delanteros-traseros: 55.374 pesetas. Bloqueo central de cerraduras: 85.022 pesetas. Encendido electrónico: 26.638 pesetas. Salpicadero madera: 76.104 pesetas. Tratamiento dinotrol: 32.344 pesetas. Versión cuero natural: 180.746 pesetas. Motor GTR/375: 266.363 pesetas. Asientos eléctricos: 110.350 pesetas. Servodirección: 60.000 pesetas. Aire acondicionado: 265.180 pesetas.

FERRARI

320 GTD	3.185	270	263	17,5	18,61	11.182.200
328 GTD	3.185	270	263	17,5	18,61	11.533.878
Mondial 3.2	3.185	270	250	12,1	14,20	12.062.267
Mondial Cabriolet 3.2	3.185	270	250	12,1	14,21	13.048.275
412	4.942	340	250	25,0	24,90	19.442.290
Testarossa	4.942	390	290	18,4	19,56	23.914.832

OPCIONES: Pintura metálica: 328 GTB, GTS: 82.742. Cubretechos en piel: Mondial Cabriolet 3.2: 43.875. **PRECIOS F.F.**

FIAT

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo 100 km	Consumo 15.000 km/año	Precio total
--------	-----------------	-------------	----------------	----------------	-----------------------	--------------

OPCIONES: Pintura metalizada: Fiat Uno (toda la gama): 18.620. Regata (toda la gama): 29.260. Argenta (t

Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo litros/100 km	Precio total 15.000 ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	-----------------------	---------------------------

Todos los modelos, 10.500 pesetas. **Pintura artesanal:** Todos los modelos, 24.500 pesetas. **Color especial de pintura:** todos los modelos, 21.500 pesetas. **Funda rueda de repuesto:** Todos los modelos, 9.500 pesetas. **Apoyacabezas:** Todos los modelos, 37.000 pesetas. **Capotas en color:** Todos los modelos, 33.500 pesetas.

NISSAN

Cherry Europa GTI*	1.490	95	168	10,6	11,70	1.266.076
Patrol Corto Bajo*	2.820	76	124	11,8	9,54	2.122.184
Patrol Corto Alto*	2.820	76	124	11,6	9,54	2.397.704
Patrol Largo Alto*	2.820	76	124	11,8	9,53	2.012.424
Patrol Cargo 6 Cil.*	3.246	95	138	12,7	10,93	2.329.595
Patrol Wagon 6 Cil.*	3.246	95	138	12,7	10,94	3.084.335
Vanetta S Piazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.441.204
Vanetta S Piazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.546.484

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

OPEL

Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	834.287
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	863.281
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	900.787
Corsa LS 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	883.186
Corsa LS 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	920.692
Corsa LS 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	7,81	922.417
Corsa LS 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	7,81	959.923
Corsa LS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	942.322
Corsa LS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	979.828
Corsa GL 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	902.915
Corsa GL 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	940.421
Corsa GL 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	922.820
Corsa GL 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	960.326
Corsa GL 1.2 4V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	962.317
Corsa GL 1.2 4V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	999.557
Corsa GL 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	981.956
Corsa GL 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.019.462
Corsa GLS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.016.894
Corsa GLS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.056.328
Corsa GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.059.889
Corsa GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.099.282
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.152.728
Corsa TR LS 1.2 4V 2P*	1.196	55	152	7,3	8,05	934.101
Corsa TR LS 1.2 4V 4P*	1.196	55	149	7,3	8,05	992.355
Corsa TR LS 1.2 5V 2P*	1.196	55	149	7,1	7,89	954.006
Corsa TR LS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.012.260
Corsa TR LS 1.3 5V 2P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.005.757
Corsa TR GL 1.2 4V 4P*	1.196	55	149	7,3	8,06	1.033.319
Corsa TR GL 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.033.224
Corsa TR GL 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.104.976
Corsa TR GLS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.092.105
Corsa TR GLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.135.059
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,26	1.530.431
Kadett 4P 1.3 GL*	1.297	75	168	7,7	8,35	1.282.491
Kadett GL 1.6*	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.166
Kadett 4P 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.348.167
Kadett 4P 1.6 GLS*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.491.275
Kadett GSI 1.6*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.419
Kadett GSI 1.6 SP*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.997.207
Kadett 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.679.072
Kadett 4P 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,70	1.429.190
Kadett 4P 1.6 GLSD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.645.199
Ascona LS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.652.342
Ascona Touring 1.6 3AP*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.667.696
Ascona LS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.716.643
Ascona GLS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.756.396
Ascona GLS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.850.978
Ascona Touring 1.6 4P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.841.143
Ascona GLS 1.6 4P*	1.796	115	185	9,4	10,72	1.924.533
Ascona GLS 1.6 5P*	1.796	115	185	9,4	10,73	2.019.117
Ascona GT 1.6 2P*	1.796	115	190	8,8	11,12	1.851.394
Ascona LS Diesel 4P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.782.984
Ascona LS Diesel 5P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.847.266
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.706
Manta Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	12,70	2.393.746
Rekord LS 2.0 S	1.979	100	185	10,4	11,54	1.917.836
Rekord LS 2.0*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.044.626
Rekord Touring 1.2.2	2.200	115	187	9,8	10,98	2.109.049
Rekord CD 2.2 I*	2.200	115	187	9,8	11,06	2.333.282
Rekord Exclusive 2.2 I	2.200	115	187	9,8	10,98	2.467.649
Rekord Diesel	2.260	71	160	7,3	6,84	2.310.752
Rekord Touring 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.386.324
Rekord LS 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.412.285
Rekord CD 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.598.763
Rekord Exclus. 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,99	2.734.312
Senator C 3.0 I	2.969	180	210	9,9	12,14	3.771.485
Senator CD 3.0 I Aut.*	2.969	180	200	13,4	15,02	4.430.896
Monza C 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	14,76	3.659.487
Monza GSE 3.0 I*	2.969	180	205	13,1	14,77	3.793.785

OPCIONES: Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones): 17.141 pesetas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo litros/100 km	Precio total 15.000 ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	-----------------------	---------------------------

Ascona (todas las versiones), 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.898 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **Dirección asistida:** Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. **Retrorvisor pasajero eléctrico:** Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.280 pesetas. **ABS:** Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusive: 267.112. **Elevallas eléctricos delanteros:** Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 62.206 pesetas. **Techo solar deslizante y transparente:** Corsa GT: 40.678 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 67.644 pesetas. **Autoblocante trasero:** Manta: 62.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

PEUGEOT

205 XL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	982.441
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.114.201
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	999.016
205 GR*	1.204	60	150	8,0	8,63	1.098.507
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.153.170
205 GT*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.226.560
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.334.955
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	10,63	1.291.065
205 GTI*	1.580	105	189	9,1	9,65	1.875.600
205 XLD*	1.769	60	155	6,8	5,68	1.163.890
205 GLD*	1.769	60	155	6,8	5,68	1.199.288
205 SRD*	1.769	60	155	6,8	5,68	1.320.697
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.728.504
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,46	1.911.193
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.085.290
505 GTI A.A.*	2.165	130	176	11,0	11,89	2.523.304
505 Turbo Inyección*	2.155	160	200	12,0	12,97	2.993.774
505 GLD 5V*	2.498	76	150	8,6	7,58	1.972.772
505 GRD*	2.498	76	150	8,6	7,58	2.154.051
505 SRD Im.*	2.498	76	146	8,6	7,70	2.561.164
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,00	2.385.870
505 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	7,89	2.654.530
604 GTD Turbo*	2.498	95	158	8,7	7,78	3.449.072

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

PORSCHE

924 S*	2.479	150	214	10,6	12,73	4.411.750
944*	2.479	163	217	11,2	13,23	5.442.750
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	16,14	7.690.751
911 Carrera*	3.164	231	242	13,2	14,92	8.066.150
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	14,93	8.585.030
911 Carrera Cabriolet*	3.164	231	242	13,2	14,94	9.366.150
911 Turbo*	3.299	300	280	11,8	13,96	12.635.830
928-S Coupé*	4.654	300	248	22,2	22,46	11.299.830

OPCIONES: Pintura metalizada: 924 S, 944, 944 Turbo: 122.200 pesetas; 911 Carrera (toda la gama): 153.200 pesetas; 928 S: 182.700 pesetas. **Spóiler delantero y trasero:** 911 Carrera (toda la gama): 318.600 pesetas. **Techo eléctrico:** 924 S, 944, 944 Turbo: 194.400 pesetas; 911 (toda la gama): 243.300 pesetas. **Amortiguadores deportivos:** Toda la gama, excepto 911 Turbo: 52.300 pesetas. **Dirección asistida:** 924 S, 944: 137.700 pesetas. **Llantas de aleación negras con neumático:** 911 Carrera (toda la gama): 354.900 pesetas. **Diferencial autoblocante:** Toda la gama: 146.100 pesetas. **Cerraduras centralizadas:** 911 Carrera (todas las versiones), 944 y 944 Turbo: 65.600 pesetas. **PRECIOS CON IVA INCLUIDO.**

RENAULT

R4 TL*	1.108	38	125	6,7	7,38	723.007
R5 C*	956	41	136	7,2	7,20	782.042
R5 TL 3P*	1.108	46	138	7,4	7,36	862.507
R5 TL 5P*	1.108	46	138	7,4	7,36	916.638
R5 GTL 3P*	1.237	55	148	7,8	8,13	979.148
R5 GTL 5P*	1.237	55	148	7,8	8,13	1.033.412
R5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,6	8,30	1.099.710
R5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,6	8,30	1.153.841
R5 GT Turbo*	1.397	115	198	8,5	9,73	1.381.511
R5 GT Turbo Comp.*	1.397	115	200	8,1	9,40	1.467.357
R5 GTD 3P*	1.595	55	148	6,7	5,74	1.143.587
R5 GTD 5P*	1.595	55	148	6,7	5,74	1.195.161
R6 GTL*	1.108	45	133	8,5	8,97	911.584
R9 GTC*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.105.934

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Consumo litros/100 km	Precio total 15.000 ptas.
--------	-----------------	-------------	----------------	-----------------------	---------------------------

R9 GTL*	1.397	60	153	7,5	8,22	1.166.449
R9 TSE*	1.397	72	158	7,9	8,55	1.261.893
R9 TXE*	1.721	82	171	8,0	8,53	1.367.678
R9 GTD*	1.595	55	147	7,0	5,92	1.332.699
R11 GTC*	1.237	56	149	7,1	7,89	1.113.914
R11 GTL*	1.397	60	149	7,6	8,30	1.205.418
R11 TSE*	1.397	72	159	7,9	8,55	1.315.808
R11 GTX*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.314.079
R11 TXE*	1.721	80	169	8,2	8,80	1.403.987
R11 Turbo*	1.397	105	188	8,7	9,89	1.530.444
R11 GTD*	1.595	55	148	7,0	5,92	1.372.998
R18 GTL*	1.647	83	182	9,1	10,22	1.422.847
R18 GTL Familiar*</						

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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



ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfasud	810	760	700	645	490	450	420	330
Alfasud TI	865	800	735	680	510	480	440	390
Giulia 1300	-	-	-	-	-	-	290	230
Giulia 1600	-	-	-	-	-	-	420	330
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	-	490	380
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	650	610	570	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	300
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	400
Giulietta 1800	1085	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Veloce	1180	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	560	520	480	450
80 GLE	-	-	1000	940	800	710	-	-
80 CD	1400	1300	1000	-	-	-	-	-
80 CD	1620	1500	1200	-	-	-	-	-
80 CD TD	2000	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	2400	-	-	-	-	-	-	360
100 LS	1900	1700	-	-	-	-	-	-
100 CC	2300	2100	1480	1205	1010	930	-	-
100 CD	2300	2100	1460	1205	1010	930	-	-
100 CD Diesel	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	3500	-	1700	1500	1280	-	-	-
200 CD	3500	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2100	1900	1600	-	-	-	-	-
Quattro	4300	3800	-	-	-	-	-	-

AUSTIN

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

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1220
520	-	-	-	1500	1280	1140	810	710
620	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525	2485	2300	2150	1565	1390	1190	1100	1030
528	-	-	-	-	-	-	1230	1140
528	2600	2400	2200	1750	1520	-	-	-
318	1730	1600	1250	1150	900	830	780	710
320	-	-	-	-	-	-	-	880
320	2000	1850	-	-	-	-	-	-
323	2270	2100	1660	1570	1390	1150	-	-
728	2915	2700	2500	2240	1880	1780	-	-
735	3890	3600	3200	2900	2560	2370	-	-
745	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
633 CSI	-	-	-	3075	2710	2500	2330	2190
635 CSI	4880	4500	4000	3600	3230	3040	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
316	1700	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

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

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	-	190	170	140
CX 4V	-	-	-	-	-	-	340	295
CX 5V	-	-	-	-	-	570	520	450
GSA 1100	-	405	365	325	280	-	-	-
GSA Break 1100	-	-	395	355	325	280	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	280	-	-	-
GSA Palas	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	360	-	-	-
GSA X3	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 LE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Palas	1600	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2500 Di. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1850	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	300	280	240	210
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta 1.957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	560	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	585	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	690	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta LD	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	655	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	680	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	780	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	470	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	620	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	600	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	680	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	765	740	680	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	985	855	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	-	950	855	-	-	-	-
Granada GLS 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	-	950	810	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1755	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	-	945	865	720	-	-	-	-
Capri S 2.0	-	1170	1080	990	-	-	-	-
Capri 2.8i	-	1025	950	-	-	-	-	-
Sierra 1.6	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1260	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1365	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1180	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1585	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1500	-	-	-	-	-	-	-

FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	785	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	1010	935	850	-	-	-	-	-
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-

MERCEDES BENZ

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
190 D	2400	-	-	-	-	-	-	-
200 D	2100	1900	1700	1600	1500	1400	1300	1200
240 D	2200	2000	1800	1700	1600	1500	1400	1300
300 D	2800	2600	2400	2300	2200	2100	2000	1900
300 TD	3000	2800	2600	2500	2400	2300	2	

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-80*	79,6	8	-	219.900
CS-125	124	12	-	226.485
XL-200 R	196	18	-	399.300
XL-200 Pils-D	196	18	-	409.000
VF-1000 R*	998	130	250	1.792.598

HUSQVARNA

125 XC	124	-	-	435.700
250 XC	245	-	-	475.400
600 XC	498	-	-	497.000
125 WR (End.)	124	-	-	447.300
249 WR (End.)	239,4	-	-	495.000
400 WR (End.)	395,6	-	-	527.000
125 CR (Cross)	124	-	-	426.600
250 CR (Cross)	244,7	-	-	478.600
600 CR (Cross)	498	-	-	494.500

JAWA

350	343,5	23	-	320.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	52	178	640.000
KZ 590 E	593	56	-	739.987
KL1 600 E	594	45	-	693.750
GPZ 600 R	602	70	-	893.350
GPZ 900 R	908	115	-	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,6	31,6	-	405.500
-------------	-------	------	---	---------

MX 125	123,6	35	-	409.500
GS-250 End.	238,6	44	-	454.000
MX 250	238,6	45	-	454.000
GS 390	390	48	-	450.000
Baja 600	600	-	-	522.000
GS 600	558	45	-	515.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	8	-	158.900
200 Linea	198	9,7	-	191.850
300 Elect.	198	9,7	-	198.500

LAVERDA

1000 R98	981	34	-	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,9	-	-	297.209
DG 7 212	212	-	-	296.800
DG 3 R	-	-	-	360.000
CRESTA	348,8	-	-	340.000
DG 11 4 Yamaha	346,6	-	-	389.000

MZ

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

MONTESA

Cota 242	242	-	-	219.700
Cota 330	327,8	-	-	277.400
Cota 330 Trial	327,8	-	-	289.800
Enduro 80 H7	74,8	-	72	176.300
Enduro 250 H7	248,3	-	119	245.500
Enduro 360 H7	348,6	-	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	229.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	129,5	12	-	209.000
250 2-C	250,5	25	138	308.000
390 K-2	344,1	39	160	599.000

MZ

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

PUCH

X-10	48,8	-	-	79.400
Maui	48,8	-	-	96.400
Maui PA	48,8	-	-	100.900
Maui 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	-	239.316

RIEJU

Stade	74	8,5	-	183.000
Marathon VR-80	75	14	-	264.500
Marathon Enduro	90	20	-	307.000
Marathon Cross	90	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	394	-	-	636.000
GSX 600 ES*	598	56	182	895.000
GSX 750 ES*	747	64	210	1.049.000
GSX 750 R*	746	106	230	1.350.000

VESPA

Vela	49,7	-	-	85.120
Vespa	49,7	-	-	99.465
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Me 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,5	110	243.390
Me 200	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 90*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	46,5	175	598.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	698	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.637.315

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 Le 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.



NOTICIAS DE EMPRESA

PHILIPS Y DERBY, AL MUNDIAL

PHILISHAVE Tracer, nombre comercial de la nueva gama de afeitadoras Philips, ha firmado un contrato con el equipo de competición de Derby para patrocinar sus «balas rojas» en el Campeonato del Mundo de Motociclismo de 80 c.c. en la presente temporada.

Las Derbis, copatrocinadas por Philips, serán pilotadas por el actual subcampeón del Mundo, Jorge Martínez «Aspar»; el campeón Ángel Nieto y la joven promesa del motociclismo nacional, que ya tuvo una destacada actuación en la pasada temporada, Manuel Herreros.

JOVENES INVESTIGADORES

SILVIA María Monteiga y Bernat Soler han sido los ganadores de la fase es-

COMUNICACION Y SEGURO

EL Club Ejecutivo de Seguros acaba de editar el libro escrito por Manuel Maestro *Comunicación y Seguro*. El autor, periodista y técnico en relaciones públicas, ha trabajado en la casi totalidad de los aspectos que recoge su obra, la cual es fruto de veinte años de experiencia en la dedicación al mundo de la comunicación aplicada al sector asegurador.



pañola del XVIII Premio Holanda, concurso europeo que organiza Philips para jóvenes científicos e inventores.

Estos dos jóvenes españoles representarán a España en el «Nobel de la juventud», que tendrá lugar en Oslo, en el mes de mayo, y del que saldrán los mejores científicos jóvenes de Europa entre los representantes de los catorce países que concursan.

FRAM REFORMA

LA multinacional de origen italiano Fram, que produce todo tipo de filtros para automoción, inauguró las reformas hechas en su planta de Parets del Vallés. A este acto asistió el señor Debenedetti, consejero delegado del grupo CIR, en el que está integrado Fram, y a su vez máximo responsable de Olivetti. Los resultados de Fram en España durante el pasado año supusieron un incremento del 14,7 por 100 en ventas y del 57,3 por 100 en beneficios indirectos.



PUBLICIDAD DESTACADA DEL AÑO 85

LA campaña publicitaria de la serie 400 de Seicoinsa, creada y realizada por la agencia Nueva Strategia, ha sido seleccionada entre las cincuenta campañas más destacadas del año 85, según la revista económica *Nueva Empresa*.

FRENTE A FRENTE

BMW 535 CONTRA MASERATI BITURBO 425

DE CARRERAS CON ESTILO

HABLAR de berlinas deportivas de 200 caballos es cosa seria, ya que nos adentramos en un campo en el que se barajan muchos millones y unas cifras de prestaciones por encima de lo normal. En estas páginas comparamos dos berlinas deportivas de altos vuelos: el BMW M 535i y el Maserati Biturbo 425. En ambos casos se trata de berlinas de cuatro puertas con un potente motor y unas prestaciones muy brillantes, aunque como veremos a lo largo de la prueba se diferencian en el estilo. Nos explicamos. El BMW es un modelo desarrollado a

partir de la Serie 5, en el que se ha adoptado un motor de mayor cilindrada, se ha personalizado con una serie de apéndices aerodinámicos y, en definitiva, se le ha dado un carácter deportivo. Por su parte, el Maserati no deriva de ningún modelo familiar, sino que es un deportivo de alto nivel concebido para serlo desde el principio. Por sus interiores y su equipamiento se ha buscado más una terminación de coche de gran lujo, con un estilo típicamente italiano, sin que exteriormente llame la atención por su lí-

nea deportiva, sino por un aspecto muy estilizado y de gran clase.

Aparte de este matiz, ambos entran en clara competencia, tanto por precio como por prestaciones. Durante más de mil kilómetros con cada uno de ellos hemos comparado los pros y los contras con una mentalidad de conductor

nables además de ser muy fiable. El V-6 del Biturbo no tiene nada que envidiar al BMW en lo que a elasticidad se refiere, pero por contra el carburador doble que emplea es muy susceptible de salirse de punto con la correspondiente pérdida de brillantez del motor. En definitiva, en lo que a las mecánicas se refiere, hay que destacar la brillantez del Maserati y la fiabilidad del BMW.

Dada la gran potencia que desarrolla cada uno de los modelos, 218 caballos el BMW y 200 el Maserati, los dos están dotados de diferenciales autobloqueantes. En el BMW el tarado es del 25 por 100, mientras que el Maserati monta un diferencial *Sensitor* que tiene un funcionamiento excelente, particularmente sobre piso resbaladizo. Este diferencial permite que el reparto de potencia entre las dos ruedas fluctúe desde un 50 por 100 en cada rueda, a un 10 en la más descargada y un 90 en la de más apoyo. Esta proporción fluctúa en función de la potencia y la velocidad del coche.

amante de la conducción deportiva, pero que no está dispuesto a perder las ventajas que supone la utilización de una berlina de alto nivel.

Las soluciones adoptadas en el apartado mecánico son distintas, ya que mientras el BMW utiliza un seis cilindros en línea de 3,5 litros de cilindra-

da, el Maserati monta un moderno V-6 con tres válvulas por cilindro y dos turbocompresores IHI. Tanto en uno como en otro caso el resultado es sorprendente. El BMW es muy elástico y funciona con mucha potencia y suavidad. Además, la inyección Bosch L-Jetronic permite conseguir unos consumos razo-





El BMW es, ante todo, eficaz y seguro. Sus reacciones son muy nobles.

Un punto que tiene a su favor el Maserati es el manejo del cambio. La palanca se mueve fácilmente con recorridos cortos y rápidos. En cambio, en el BMW el tacto es duro, y aunque los recorridos también son cortos el manejo es mucho más lento que en su rival.

INTERIORES: ESTILO ITALIANO

Donde las diferencias están marcadas más claramente es en todo lo que se refiere a estética y estilo. El interior del BMW contrasta notablemente con el de su contrincante. Mientras que en el alemán el plástico se usa profusamente a lo largo y ancho del habitáculo, en el italiano la madera y la piel decoran su interior. Los colores oscuros del primero se contraponen con los beige y marrones claros del Maserati. El cuadro es más completo en el Maserati, en el que siete esferas dan una completa información del funcionamiento del vehículo. Por su parte, el BMW tiene un cuadro mucho más simple que se completa por un ordenador de viaje con muchas funciones, pero complejo de manejo. Como el cuadro que emplea el BMW es común al de la Serie 5, también incorpora un económetro que resulta un poco fuera de lugar en un coche de este tipo.

La amplitud de las plazas delanteras es buena en ambos vehículos, pero en



La M de Motorsport marca el carácter del coche.

FICHA TECNICA

BMW M535i
MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en línea. Cilindrada: 3.453 c. c. (84 x 93,4 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.ª, 10,1 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 21,4 km/h.; 4.ª, 30,5 km/h.; 5.ª, 37,8 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

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

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y discos detrás, 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 kg.

las traseras hay ventajas para el coche alemán, que además dispone de un mejor acceso, ya que en el Maserati el propio asiento dificulta la entrada de los pasajeros. En cuanto a los asientos en sí, nos inclinamos por los del BMW, ya que aunque los del Maserati resultan más vistosos, son menos efectivos cuando se trata de sujetar a los ocupantes. Además, los delanteros son de tipo *baquet*, con una dureza apropiada para no fatigar al conductor.

La aireación es bastante deficiente en ambos modelos. En el BMW la cantidad de aire que entra es insuficiente a cualquier velocidad, y hay que recurrir a la máxima potencia del ventilador. En el Maserati, el problema viene de la imposibilidad de regular la temperatura del aire que entra, que o bien es totalmente frío o bien es abrasador. A favor del Maserati está el hecho de que el aire acondicionado es de serie, mientras que en BMW es opcional.

Por tratarse de berlinas grandes de cuatro o cinco plazas, la capacidad del maletero es una baza importante, y en este punto la ventaja es del BMW, que casi dobla en capacidad al italiano.

Por último, en este capítulo hay que examinar lo que a equipamiento y acabado se refiere. El BMW tiene un equi-

CONSUMO

	BMW	Maserati
CIUDAD		
A 26,3 km/h. de promedio	13,5	14,1
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	8,8	9,0
En conducción rápida	16,3	18,7
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	9,9	11,2
A 140 km/h. de cruceo	12,7	13,6
A 160 km/h. de cruceo	15,5	16,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km.	11,8	12,3
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	540	590



El Maserati tiene un motor muy brillante y resulta fácil de conducir.

po bastante discreto, pero que se puede ampliar con una serie de opciones que superan el medio millón de pesetas. El Maserati justifica su precio más elevado con un equipamiento completísimo, así como por la utilización de materiales de buena calidad. En cambio, en lo que a acabado se refiere, si bien los dos están a un alto nivel, la ventaja es para el coche alemán, en el cual todo está perfectamente ajustado y es imposible percibir ningún tipo de ruido o vibración dentro del habitáculo. Aunque el Maserati es más caro, las diferentes opciones que habría que incorporar en el BMW para que el equipamiento fuese comparable pondrían a ambos coches a la misma altura.

AL VOLANTE: EFECTIVIDAD O SUAVIDAD

Nada más subirse a los coches se nota una clara diferencia entre uno y otro. En el BMW nos encontramos con un puesto de conducción deportivo, con un asiento que sujeta muy bien el cuerpo y que en definitiva permite adoptar una postura idónea. En el Maserati, en cambio, nos encontramos con un puesto de conducción que no se corresponde con el de un coche deportivo, ya que

SONORIDAD

	BMW	Maserati
Al ralentí	51,7	49,2
A 60 km/h.	64,0	65,0
A 90 km/h.	66,4	68,3
A 120 km/h.	69,5	71,2
A 140 km/h.	73,5	72,1
A tope	80,5	81,1

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



El tridente de Maserati, un símbolo de leyenda.

FICHA TECNICA

MASERATI BITURBO
MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6, en V a 90°. Cilindrada: 2.491 c. c. (91 x 63,0 mm.). Cigüeñal: De 4 apoyos. Distribución: 2 árboles de levas en cabeza, accionados por correa. Alimentación: Carburador doble cuerpo y doble turbocompresor IHI. Compresión: 7,8 a 1. Tipo de carburante: Extra 98 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 200 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 30,8 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,9 km/h.; 2.ª, 15,7 km/h.; 3.ª, 22,0 km/h.; 4.ª, 30,5 km/h.; 5.ª, 35,1 km/h. Embrague: Hidráulico.

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

FRENOS Sistema: Discos en las 4 ruedas.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las 4 ruedas.

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

PESO En orden de marcha: 1.275 kg.

aunque el asiento es cómodo, sujeta poco. En ambos modelos el asiento y el volante son regulables, pero a pesar de todo en el BMW la posición es mejor. Los mandos quedan bien al alcance de la mano en ambos y la lectura del cuadro no ofrece problemas.

El sonido de los motores es perfectamente audible, aunque no llega a molestar en ningún momento. El seis en línea del BMW es un poco más bronco, y en cualquier caso este sonido contribuye a dar un carácter más deportivo al coche. Cuando salimos a carretera, nos encontramos con dos máquinas de un potencial muy elevado y que requieren de una técnica un poco depurada para sacarles todo el partido. Los dos destacan por ser coches de reacciones muy nobles, y en particular el Maserati admite de mejor gana circular por carreteras en mal estado. En cambio, apurando al máximo, el BMW se revela como una máquina más efectiva que su rival, aunque requiere una mayor pericia para controlar su potencia. El Maserati es más fácil de conducir, pero la blandura de su suspensión condiciona su comportamiento, a la vez que sus neumáticos quedan en clara desventaja contra los TRX de perfil superbajo del BMW. Por su parte, el BMW tiene que pagar el tributo de un confort afectado por los rebotes de la suspensión endurecida.

Precio en la calle:
5.779.130 ptas.

Fecha presentación: Octubre de 1984.
 Importador: BMW Ibérica, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 47.
 Plazo de entrega: Dos semanas.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Frenos.
- Acabado.

DEFECTOS

- Dirección lenta.
- Manejo del cambio duro.
- Ventilación.

Precio en la calle:
6.338.951 ptas.

Fecha presentación: Diciembre 1983.
 Importador: Auto Barajas, S. A.
 Garantía: Un año, sin límite de kilómetros.
 Número de talleres: 7.
 Plazo de entrega: Inmediato.

VIRTUDES

- Prestaciones.
- Confort.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección lenta.
- Ausencia de ABS.
- Acceso a las plazas traseras.



Los interiores del BMW quedan marcados por los colores oscuros y los plásticos. El seis cilindros en línea del BMW tiene un funcionamiento muy suave



Al ser los dos de tracción trasera y disposición mecánica convencional, su comportamiento en condiciones normales es similar; una ligera tendencia a tirar de atrás que nunca llega a ser preocupante, salvo que se hagan barbaridades con el acelerador. En autopistas se pueden negociar las curvas a 200 kilómetros por hora sin la menor dificultad en cualquiera de los dos casos. En carreteras viradas BMW va sobre raíles siempre y cuando el piso sea bueno. Cuando se llega al límite, el derrapaje se produce con una cierta brusquedad siendo necesaria una cierta pericia para controlarlo. La rapidez de la dirección es de gran ayuda en esos momentos. En el Maserati el límite llega un poco antes, pero por contra es difícil que se dé una reacción violenta co-

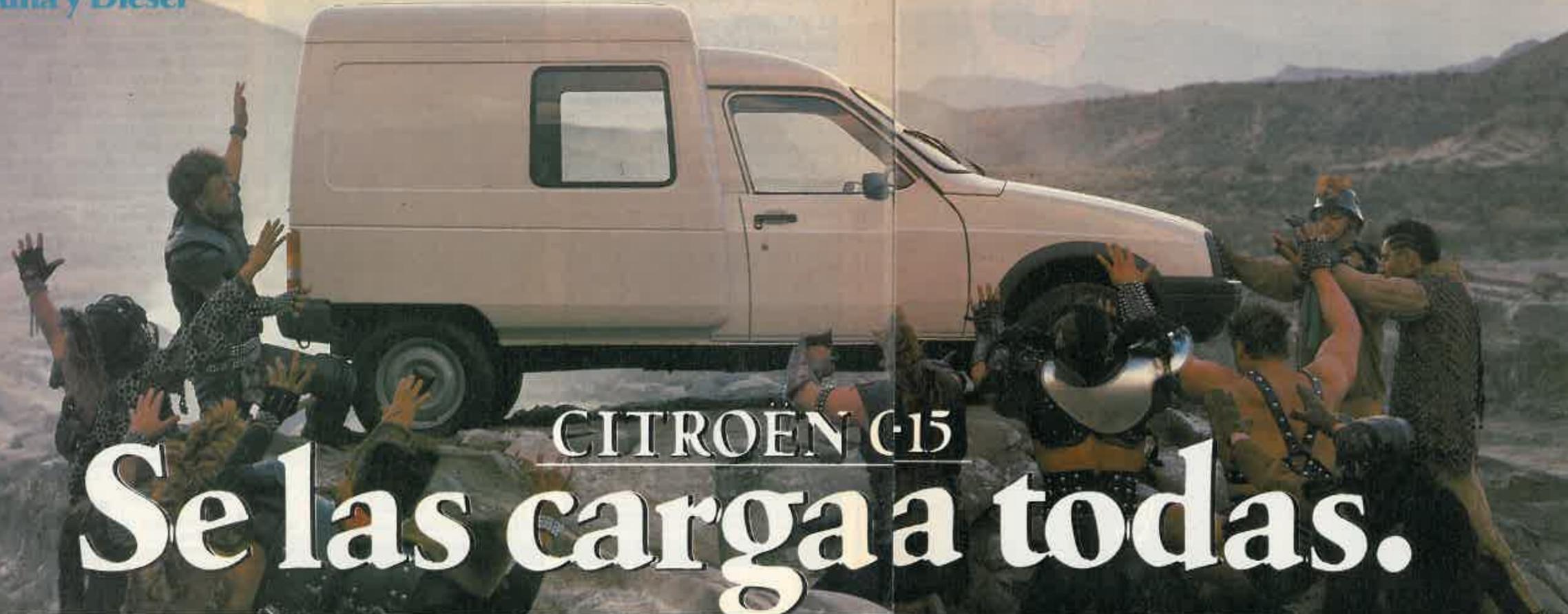
mo en el caso de su rival. La dirección es lenta en los dos modelos y en el Maserati, además, tiene el inconveniente de ser bastante sensible al estado de la carretera. En zonas muy viradas el Maserati cuenta con la ventaja de que su cambio se maneja con mucha facilidad y en cambio el del BMW es más antipático.

El buen equipamiento del Maserati tiene una laguna de importancia y es que no monta, ni siquiera opcionalmente, ningún tipo de sistema de frenado antibloqueo. A estas alturas no hay excusa para que a cierto nivel de vehículo no se incorpore un sistema de este tipo. No obstante, la frenada del Maserati es buena pero por debajo de la excelente calidad de la del BMW con su sistema ABS. El tacto del pedal es

Colores alegres y materiales nobles son las características del habitáculo del Maserati. En el motor del Maserati destaca el voluminoso carburador. La mecánica es muy brillante



Gasolina y Diesel



CITROËN C-15

Se las carga a todas.

*Para hombres salvajes, furgonetas salvajes.
Para tiempos duros, furgonetas capaces de aguantar lo que les echen de forma económica.
Para cargas pesadas, furgonetas que se lo carguen todo.
Y como éstas, sólo hay una: la C-15 de Citroën.
Bella. Robusta. Rápida. Confortable. Económica.
Con equipamiento, acabado interior y prestaciones de gran turismo. Y versión mixta o industrial tanto en gasolina como en diesel.
Elija la que mejor se adapte a sus necesidades. Porque si usted no se conforma con cualquier furgoneta, nosotros tampoco.
Y le ofrecemos la mejor.
No cargue con la más lenta.
No cargue con la más incómoda.
No cargue con la más cara.
No cargue con la más fea.
Cargue con la nueva Citroën C-15.*

La furgoneta que se las carga a todas.



NUEVO MERCEDES 190D 2.5

No desearás el diesel de tu prójimo.

Con el nuevo Mercedes Benz 190D 2.5 usted no deseará nunca otro Diesel. Y no lo deseará porque en él hay todo aquello que se puede pedir al volante de un turismo: 90 CV DIN que salen disparados del infatigable motor de 5 cilindros, suspensión trasera independiente de brazos múltiples, silencio absoluto en marcha, incluso a elevadas velocidades, eficaz coeficiente aerodinámico, consumo medio reducido a sólo 7,06 l. a los 100 Km*, y además, las elevadas condiciones de seguridad activa y pasiva que son norma en Mercedes Benz.

Todo ello significa que Vd. puede conducir ahora el más dinámico de los turismos Diesel en versión compacta; y gozar de sensaciones automovilísticas puras, como la aceleración (de 0 a 100 Km/h. en sólo 14,8 segundos) y la velocidad punta: 174 Km/h.

Después de haber probado el nuevo 190D 2.5 de Mercedes usted no deseará bajarse de él. Venga a probarlo a su concesionario y deje que sea el prójimo quien desee su Diesel.

* Normas Euromix: ciudad y carretera (80/1268/CEE)



LA GUERRA CIVIL

Se ha escrito mucho sobre la guerra civil, pero...



OPINION: CUESTION DE

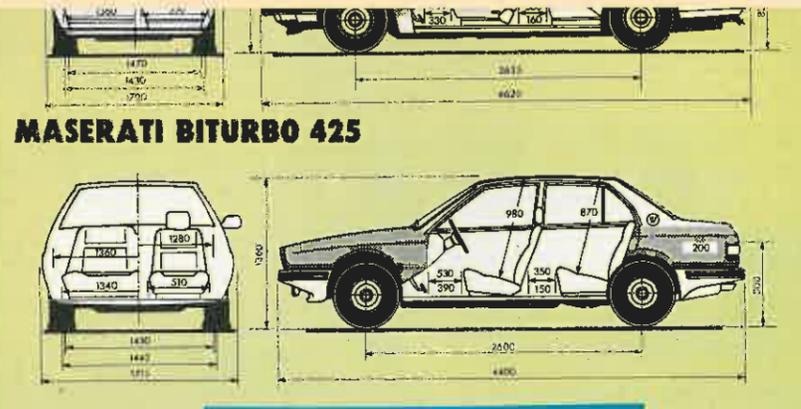
una decisión sobre estos coches es fácil, ya que dadas las diferencias de gustos estéticos, el gusto percibido por cada uno primará en la elección. En este caso, cifrándonos un poco en el aspecto técnico, nos decidimos por el Maserati porque es más eficaz en conducción y que dispone de una mecánica más fiable y de rendimiento brillante. También hay que decir que el argumento del BMW está por debajo de lo que se espera de un coche de esta categoría.

Por otra parte, el Maserati es un coche más fácil de conducir que el BMW, pero sobre todo es netamente más cómodo y tiene un equipo completo. La ausencia de un sistema de inyección y la fiabilidad mediocre de su sistema de alimentación juegan en su

contra a precios, la diferencia es considerable, pero aunque en principio el Maserati es más barato, también trae muchos problemas que su rival.

Víctor Piccione
Fotos: Alex Puyol

historia 16



MASERATI BITURBO 425

	BMW	Maserati
Velocidad máxima	1.900	2.000
Consumo	2.000	1.900
Recuperaciones	1.900	1.900
Transmisión	1.900	2.000
Caja de cambio	2.000	1.900
Frenos	1.900	2.000
Dirección	1.900	1.900
Comportamiento	1.900	2.000
Aptitudes urbanas	1.900	1.900
Autonomía	2.000	1.900
Habitabilidad	1.900	2.000
Maletero	1.900	2.000
Confort	2.000	1.900
Posición conductor	1.900	1.900
Sonoridad	1.900	1.900
Equipamiento	2.000	1.900
Calidad-Precio	2.000	1.900

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

NU
el die

Con el 190D 2.5 otro Diesel en él hay puede pe turismo: 9 disparado de 5 cilind independi silencio ab a elevada coeficiente medio rec 100 Km*, y condicior y pasiva Mercedes.

Suscríbese a la Guerra Civil Española

Hoy mismo puede hacerlo. Por sólo 6.200 pts. recibirá cómodamente en su casa los 24 tomos de la obra. Además, obtendrá un importante descuento. Y conseguirá gratis un magnífico regalo: "Armas y pertrechos de la Guerra Civil" Una edición exclusiva para Historia 16 y que en librerías cuesta 2.000 pts. de venta al público.

Suscríbese hoy y consígalo gratis.



Sí, deseo suscribirme a la colección completa (24 tomos) de la GUERRA CIVIL ESPAÑOLA por 6.200 pts.

La forma de pago que elijo es la siguiente:

- Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
 - Giro postal nº _____ a Información y Revistas, S. A.
- Hermanos García Noblejas. 41. 28037 Madrid.

D. _____

Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____

Provincia _____

Enviar a Información y Revistas, S. A. C/ Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid.

Tarifas de suscripciones para el extranjero: Portugal, 6.920 pesetas. Europa, Argelia, Marruecos y Túnez, 8.720 pesetas. América, 10.880 pesetas. Resto, 14.240 pesetas.



Mercedes-Benz

bueno en los dos, así como la resistencia a la fatiga, ya que en ningún momento dan síntomas de desfallecimiento.

Por último, hay que destacar lo ajustado de los consumos en los dos modelos. El BMW tiene la ventaja de que, además de gastar un poco menos, el sistema de inyección asegura que estos consumos se mantendrán durante muchos kilómetros, mientras que en el Maserati al más íntimo desajuste del carburador se disparan.

Aunque en velocidad máxima gana el BMW, gracias a los dieciocho caballos de más, en aceleraciones y recuperaciones hay igualdad con una ligerísima ventaja por parte del italiano.



EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES MASERATI: Faros antiniebla: 20.000; pintura metalizada: 141.600.
OPIONES BMW (precio F. F.): Cambio automático: 89.600; pintura metalizada: 79.200; techo corredizo mecánico: 107.100; techo corredizo eléctrico: 143.400; aire acondicionado: 309.400.

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)	BMW		Maserati	
	BMW	Maserati	BMW	Maserati
A 60 km/h.	10,6	12,6	33,8	34,8
A 100 km/h.	33,8	34,8	50,2	52,5
A 120 km/h.	50,2	52,5		

PRESTACIONES

	BMW	Maserati
VELOCIDAD MÁXIMA (Km/h.)	228,4	215,2
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	16,4	15,7
1.000 m. salida parada	29,2	29,0
De 0 a 100 km/h.	7,8	7,1
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	17,8	17,2
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	19,4	19,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	31,1	30,2
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	33,0	32,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,4	6,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,2	8,5

CONCLUSION: CUESTION DE ESTILOS

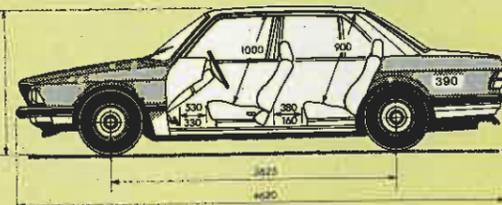
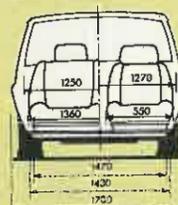
Tomar una decisión sobre estos coches no es fácil, ya que dadas las diferencias, digamos estéticas, el gusto personal de cada uno primará en la elección. Por esto, ciñéndonos un poco al tema técnico, nos decidimos por el BMW, que es más eficaz en conducción deportiva y que dispone de una mecánica muy fiable y de rendimiento brillante. También hay que decir que el equipamiento del BMW está por debajo de lo que se espera de un coche de este precio.

Por su parte, el Maserati es un coche muy veloz y más fácil de conducir que el BMW, pero sobre todo es netamente más confortable y tiene un equipo completísimo. La ausencia de un sistema tipo ABS y la fiabilidad mediocre de su sistema de alimentación juegan en su contra.

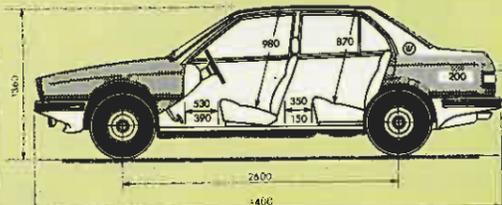
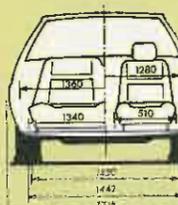
En cuanto a precios, la diferencia es poca, ya que aunque en principio el BMW es más barato, también trae muchas menos cosas que su rival.

Victor Piccione
Fotos: Alex Puyol

BMW 535



MASERATI BITURBO 425



BALANCE FINAL

	BMW	Maserati
Velocidad máxima	1.0000	1.0000
Aceleraciones	2.0000	1.0000
Recuperaciones	1.0000	1.0000
Consumo	1.0000	2.0000
Transmisión	1.0000	2.0000
Caja de cambio	2.0000	1.0000
Frenos	1.0000	2.0000
Dirección	1.0000	1.0000
Comportamiento	1.0000	2.0000
Aptitudes urbanas	1.0000	1.0000
Autonomía	2.0000	1.0000
Habitabilidad	1.0000	2.0000
Maletero	1.0000	2.0000
Confort	2.0000	1.0000
Posición conductor	1.0000	2.0000
Seguridad	1.0000	1.0000
Equipamiento	2.0000	1.0000
Calidad-Precio	2.0000	1.0000

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

A FONDO

**PEUGEOT 505 AUTOMATICO
FACIL Y ECONOMICO**



VIRTUDES DEFECTOS

Suavidad de funcionamiento	Aceleraciones
Consumo contenido	Acabado mediocre
Bajo nivel sonoro	Neumáticos perfil 60 en opción



A NUNCIADA el pasado mes de octubre, con ocasión del lanzamiento de la nueva gama 1986, Peugeot presentó recientemente las versiones automáticas de su 505, equipadas de una nueva caja de cambio de cuatro marchas que la marca ha desarrollado conjuntamente con la marca alemana, especialista en cajas de cambio, ZF. El acuerdo entre las dos empresas admite que esta caja de cambio pueda ser vendida a otros fabricantes, a fin de conseguir un mayor volumen de producción, pero de momento son los Peugeot los primeros en utilizarla, reemplazando a las antiguas de tres marchas.

Estas cajas de cambios se aplican únicamente a los motores más altos de la gama 505, el 2,2 inyección de gasolina y el 2,5 turbodiesel, en su acabado más alto es decir, en las versiones GTI y GTD Turbo.

Con este nuevo cambio de marchas, Peugeot ha pretendido dar un paso en favor del automatismo, ofreciendo un cambio que mantenga un nivel semejante de prestaciones y unos consumos no mucho mayores de los que se obtienen en la versión de cambio manual de cinco marchas. Y se puede decir que casi lo ha conseguido, pues, salvo en ciertas formas de utilización, en general se consigue mantener las cifras de consumo en un entorno muy próximo a las de los coches de transmisión manual, y en cuanto a las prestaciones, aunque siguen acusando una merma, ésta empieza a ser muy pequeña.

Nuevo cambio

Para empezar hay que alabar la suavidad del nuevo cambio automático de cuatro marchas. Tanto en progresión como cuando se fuerza la reducción manualmente, las marchas entran con una suavidad superior a la que tienen otros cambios de marcha, en los que los tirones son apreciables. Por lo demás, este cambio funciona en forma semejante a la de otros cambios automáticos, con la única salvedad de cuando entra la cuarta velocidad. En ese momento, un embrague hidráulico bloquea el convertidor de par y hace que el cambio automático funcione sin el menor deslizamiento, igual que si fuera una caja manual. Esto es lo que hace que a velocidades constantes y en recorridos cubiertos a una velocidad crucero sostenida, las diferencias de consumo, cuando las hay, sean mínimas. Porque lo que hace consumir más de la cuenta a los coches equipados con cambios automáticos, a la vez que les resta brillantez de prestaciones, es precisamente ese elemento llamado convertidor de par, que consiste en un recipiente cerrado lleno de un aceite de alta densidad, dentro del cual giran dos especies de aspas, una conectada al eje motor y otra a la transmisión. Cuando el motor empieza a girar, a través del aceite transmite el movimiento a la otra

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 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



Sólo el anagrama de Automático en el parabrisas trasero diferencia a los 505 con esta caja de cambios ZF de sus hermanos.

aspa, conectada al árbol de transmisión, que va aumentando su velocidad de giro hasta prácticamente igualarse con el aspa impulsora. De todas formas, siempre existe un pequeño resbalamiento, que es lo que se evita cuando, a partir de una cierta velocidad y una vez engranada la cuarta marcha, ese embrague, accionado hidráulicamente, bloquea el convertidor y hace que del resto de los engranajes de la caja pase la potencia del motor a los engranajes de la caja de cambio en toma directa, como si de un cambio manual se tratase.

Al margen de este logro, que de to-

das formas no es una innovación, hay que aclarar que esta no es la primera caja de cambio en la que se consigue bloquear el convertidor de par. Con anterioridad, Toyota, BMW y Ford ya habían ofrecido cambios con este dispositivo.

Pero si la comparamos con éstas, descartando la de BMW, por ahora reservada a modelos muy altos de gama y, por tanto, muy minoritarios, nos encontramos que es la que resulta más agradable de llevar, siendo criticable en las de Toyota y Ford el que cuando se levanta el pie del acelerador rodando en

cuarta el coche se queda en rueda libre. Algo que, por ejemplo, no pasa en este cambio ZF, en que siempre hay una capacidad de retención por parte del motor.

Al volante

Por otra parte, Peugeot no ha caído en la trampa de algún otro fabricante, que ha regulado el cambio de forma que se retarde al máximo la reducción de marcha (el kickdown, que llaman los expertos), está perfectamente regulada. Afortunadamente, basta aumentar la

FICHA TÉCNICA



MOTOR

Disposición
 Núm. de cilindros
 Cilindrada
 Apoyos cigüeñal
 Distribución

Alimentación
 Compresión
 Tipo de carburante
 Capacidad del depósito
 Potencia máxima
 Par máximo

TRANSMISION

Tracción
 Caja de cambio
 Veloc. a 1.000 rpm. en 1.ª
 Veloc. a 1.000 rpm. en 2.ª
 Veloc. a 1.000 rpm. en 3.ª
 Veloc. a 1.000 rpm. en 4.ª

DIRECCION Y FRENOS

Tipo de dirección
 Vueltas de volante
 Diámetro de giro
 Frenos delant./traseros

SUSPENSIONES Y RUEDAS

Suspensión delantera
 Suspensión trasera
 Llantas
 Neumáticos

PESO

En orden de marcha

PEUGEOT 505 GTI

Del. longitudinal
 4, en línea
 2.165 c.c. (88 x 89 mm.)
 5
 Arbol levas en cabeza acc. por correa dentada
 Inyección electrónica
 9,8 a 1
 Gasolina a 97 octanos
 70 litros
 130 CV a 5.750 rpm.
 19,5 mkg. a 4.250 rpm.

Trasera
 Automática, 4 marchas
 11,5 km/h.
 18,68 km/h.
 27,65 km/h.
 37,94 km/h.

De cremallera asistida
 3
 10,7 metros
 Discos/discos
 Independiente
 Independiente
 Chapa, 5 x 14
 185/70 14T

1.370 kg.

PEUGEOT 505 GTD TURBO

Del. longitudinal
 4, en línea
 2.498 c.c. (94 x 90 mm.)
 5
 Arbol levas lateral acc. por correa dentada
 Iny. ind. turbocom.
 21 a 1
 Gasóleo
 70 litros
 95 CV a 4.150 rpm.
 21 mkg. a 2.000 rpm.

Trasera
 Automática, 4 marchas
 12,39 km/h.
 20,76 km/h.
 30,72 km/h.
 42,19 km/h.

De cremallera asistida
 3
 10,7 metros
 Discos/tambores

Independiente
 Independiente
 Chapa, 5 x 14
 185/70 14T

1.265 kg.

SONORIDAD



	GTI Autom.	GTD Autom.
AJ ralenti (dB)	54,7	57,2
A 60 km/h. (dB)	61,4	68,6
A 90 km/h. (dB)	66,6	69,1
A 120 km/h. (dB)	70,6	73,9
A 140 km/h. (dB)	72,4	75,7
A tope (dB)	77,9	78,8

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	GTI Autom.	GTD Autom.
A 60 km/h.	11,4	15,7
A 100 km/h.	33,0	35,5
A 120 km/h.	48,0	57,5

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.



Los interiores son los mismos que supone el acabado GT.

El selector lleva un pulsador lateral que permite la reducción a segunda y primera. Entre 3 y 4 no es necesario pulsarlo.

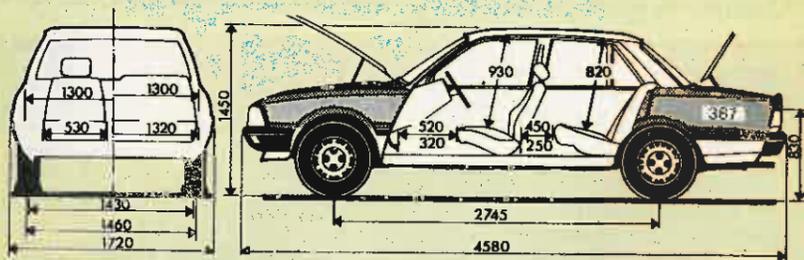
presión sobre el acelerador para que, salvo que vayamos ya muy altos de régimen, el cambio reduzca a una marcha inferior en la que el coche pueda acelerar convenientemente; por ejemplo, en caso de un adelantamiento. Y, por otro lado, cuando se quieran aprovechar al máximo las posibilidades del motor, acepta el mantenerse en una marcha corta sin pasar a una más larga hasta que prácticamente se consigue el régimen de potencia máxima.

Es aconsejable la utilización manual del cambio cuando se rueda rápido por terreno montañoso, a fin de provocar la reducción de marcha. De la posición 4 (automatismo total, en la que el cambio utiliza las cuatro marchas según el régimen del motor y la posición del acelerador) y 3 (automatismo reducido a las tres primeras marchas), el paso de la palanca es directo y sin trabas. En cambio, para pasar de ahí, hay que pulsar un botón en el selector de cambio.

En cuanto a las prestaciones, como

se puede apreciar, las diferencias son mínimas en velocidad máxima. En aceleraciones, el resbalamiento del convertidor de par en los primeros momentos hace que sean sensiblemente peores, aunque luego, en la práctica, con un cambio automático, sin hacer nada del otro mundo, se es el rey de los semáforos, puesto que basta con pisar el acelerador para salir. En cambio, en re-

505 GTI AUTOMÁTICO 2.684.715 PYAS.



505 GTD TURBO AUTOMÁTICO 2.816.041 PYAS.

CONSUMO



	GTDI/A	GTDT	GTI/A	GTI
CIUDAD				
A 28,4 km/h. de promedio	12,2	10,8	13,9	12,8
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	6,8	6,6	7,2	7,1
En conducción rápida	12,0	11,1	14,2	13,2
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	7,9	7,9	9,3	9,1
A 140 km/h. de cruceo	11,3	11,0	13,6	13,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km	10,1	9,1	11,4	10,7
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	640	710	560	600

PRESTACIONES



	GTDI/A	GTDT	GTI/A	GTI
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	161,8	167,1	176,4	180,2
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	23,3	19,8	20,4	17,8
1.000 m. salida parada	40,1	35,9	36,8	32,3
De 0 a 100 km/h.	17,7	14,2	11,4	9,2
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª		20,3	16,0	18,4
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	17,9	23,1		20,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª		37,2		33,3
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	31,8	41,6	27,4	37,0
De 80 a 120 km/h. en 4.ª		11,9		10,9
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	8,5	15,6	6,8	13,7



Fíese de las apariencias. Es un Volkswagen.

En apariencia, es un coche de lujo. En realidad, es mucho más. Es un Volkswagen. Puede fiarse. El Santana se ha creado concediendo prioridad a la tecnología. No únicamente a la estética.

Su motor es todo potencia y nada derroche. Algo increíble para un coche de su categoría.

Su maniobrabilidad resulta sorprendente: su reducido círculo de giro permite olvidar que mide 4,5 metros.

El aerodinamismo es otra razón para decidirse por él.

El Santana es capaz de cortar el viento a una velocidad punta que roza los 200 Km/h.

Y en cuestión de seguridad, este

coche no precisa argumentos a su favor: es Volkswagen. Venga a probarlo.

Cuando esté en el interior de un Volkswagen Santana se dará cuenta de que las apariencias no engañan.

Santana

cuperaciones no hay comparación, puesto que reduce a la marcha que sea necesaria para poder salir con rapidez del atolladero.

En consumos, como decíamos al principio, siempre que se pueda mantener una velocidad constante, se obtienen prácticamente los mismos que con el cambio manual. Por contra, en ciudad, en donde se obliga a ir pasando de una marcha a otra al cambio, lo mismo que cuando se circula rápido en carreteras de montaña, obligando a seleccionar marchas cortas, los consumos se elevan.

De todas formas, en muchos casos, el consumo en esas circunstancias es más elevado de la cuenta porque el conductor, entusiasmado por la respuesta que va a recibir al pisar el acelerador, tiende a pisarlo más de lo que lo haría

mente. Primero, porque el coche gana mucho en estabilidad con esas ruedas y, segundo, porque acortan ligeramente el desarrollo del cambio (1 por 100), lo que siempre mejora los reprises. En lo que se refiere a la presentación,

es buena y atractiva, pero habría que mejorar el acabado para que no se le pudieran poner reparos a este coche.

Sergio Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez

Frente a sus rivales

EN esa categoría de los 505, con caja automática, están los Citroën CX, los Opel Rekord, los Ford Sierra y, un poco por abajo, los Talbot Solara. De todas formas, hemos querido en esta ocasión ofrecer toda las alternativas que existen en nuestro mercado para aquellos que quieran disponer de un cambio automático.

Hay que decir que no son muchas y en la mayoría de los casos, más que de auténticas versiones, el cambio automático es una opción que añade al precio del vehículo con cambio manual.

Por marcas, la oferta se reduce a: **BMW:** Sólo el 745i implica un cambio automático. Su precio es de 8.368.640. En otro modelo, el cambio automático es una opción que cuesta 89.600 pesetas.

CITROËN: Sólo el CX se puede obtener con una transmisión de este tipo acoplada al motor de 2,5 litros con inyección y 138 caballos. La opción cuesta 152.950 pesetas. En la ver-

sión Prestige automática tiene un precio de 3.920.991 pesetas.

FORD: Se puede obtener opcionalmente un cambio automático por el precio de 65.700 pesetas en el Sierra, y de 117.400 en el Scorpio.

MERCEDES: El cambio automático es una opción que cuesta 323.100 pesetas, en motores de hasta tres litros. Con motores mayores que equipan a los modelos de la serie SE y SEC es de serie.

JAGUAR: En Jaguar, la caja de cambio automática es de serie en el Sovereign V-12, que cuesta 6.329.196 pesetas, y en el XJS V-12, que tiene un precio de 6.772.052 pesetas.

OPEL: El Senator 3.0 CD tiene versión automática que cuesta 4.430.896 pesetas. En el Rekord es una opción que cuesta 81.356 pesetas.

PORSCHE-SAAB: En Porsche sólo se puede obtener opcionalmente en el 928 y cuesta 443.200 pesetas. En el Saab es una opción que afecta de momento sólo a la serie 900 y tiene un precio de 189.544 pesetas.

TALBOT: El Horizon automático cuesta 1.289.182 pesetas y el Solara, 1.544.675 pesetas. Son los automáticos más baratos del mercado.



El Talbot Horizon es la opción más barata del mercado.



La Ford se ofrecen opcionalmente sobre el Sierra y el Scorpio.



El Citroën CX ofrece un cambio automático acoplado al motor GTI.



El Senator tiene una opción automática. En el Rekord es opcional.

En el BMW 745i el cambio automático es de serie. Es el cambio más completo del momento.



EQUIPAMIENTO



Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión 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	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevallas elect. (del./tras.)	SI/SI
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	OP.
Preequipo de radio	SI

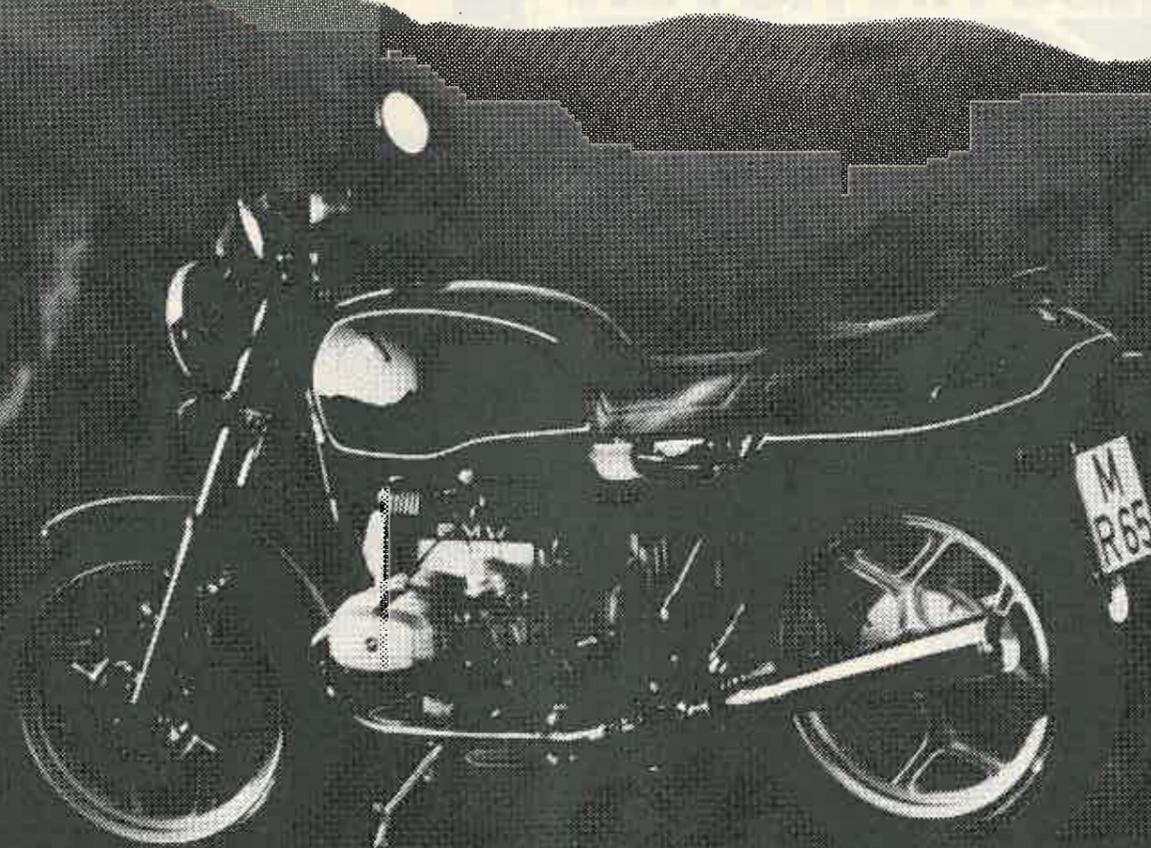
OPCIONES: Pintura metalizada, 39.876 pesetas; llantas de aleación, 88.332 pesetas.

en un coche manual, lo que ha creado a los coches automáticos una fama de despilfarradores no del todo cierta.

Presentación

En estas versiones automáticas se ha introducido el acabado Club, que supone algunas mejoras de equipamiento, al incorporar de serie elevallas traseros eléctricos, retrovisor derecho mandado también eléctricamente, asiento del conductor regulable en altura, etcétera. La caja de cambio más este equipo extra, supone 126.700 pesetas de sobreprecio con respecto a las GTI y GTDT Turbo manuales. También sigue siendo opcional las llantas de aluminio calzadas con neumáticos de perfil bajo. Una opción no excesivamente cara que recomendamos viva-

NO DEJES PARA MAÑANA LO QUE PUEDES DISFRUTAR HOY.



Nueva BMW R-65

Virutito 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 monoamortiguador 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.



AUSTIN ROVER



LUIS MONTERO

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

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

SEAT

Castellana Motor, S. A.

Audi



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

KOTON

NINGUN MOTOR O CAJA DE CAMBIO
PUEDE ESTAR SIN EL

VENTAJAS:

- Reduce la fricción.
- Reduce la temperatura.
- Reduce el desgaste.
- Mejora el funcionamiento.
- Mejora la vida del motor.
- Mejora el consumo de gasolina.



General Perón, 25, 1.º B. Tel. 455 94 92. 28020 Madrid
IMPORTADOR EXCLUSIVO, KOTON ESPAÑA

RADIOTELEFONOS

- INSTALACIONES EN TODA ESPAÑA
- LABORATORIOS PROPIOS
- PROYECTOS



AUTOCONTROL, S.A.

Pedro Muguruza Nº3-6ºA. Tfno. 269 16 06
28016 MADRID Telex. 49297 AUTC-E



MEJORES PRECIOS con EUROPA

C.C.	C.V.	PRECIO 85	PRECIO 86
1,490	95	1.769.000	1.525.000

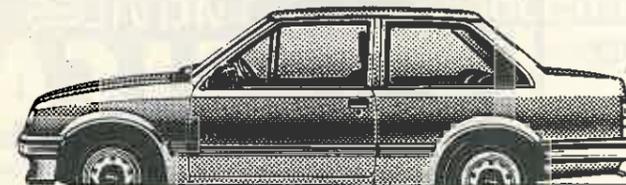


SERVAUTO CONCESIONARIO OFICIAL
MADRID - Galileo, 23. Tlf. 4458800

Alberto Aguilera, 15-2419342
Castellana, 70-2614372



**Todas las puertas
conducen a Corsa.**



2



3



4



5

Si necesita un coche, Corsa le ofrece 32.

3 modelos con dos puertas, 12 con tres puertas, 7 con cuatro
puertas y otros 10 con cinco puertas.

Con esta amplísima gama, la más completa del mercado,
Vd. podrá elegir el Corsa que más le convenga entre
32 versiones diferentes.

En más de 350 puntos de venta y servicio Opel.
Opel Corsa. Ingeniería alemana a su alcance.
Desde 803.719 Ptas.
incluido I.V.A.

CONCESIONARIOS OFICIALES

OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.

**ABRIMOS SABADOS
MAÑANA Y TARDE**

DASAUTO

Avda. Ciudad de Barcelona 208
Camino de Vinateros, 2 (Zona Moratalaz)
Tel. 252 53 00

**AUTOMOVILES
HISPANO AILEMAN, S.A.**

Pº de la Castellana, 244 (Zona Pza. Castilla)
Tel. 733 94 62

MOTORAMA

Avda. Pío XII, 1 (Pza. del Perú)
Tel. 458 03 54

MOTOR GAS

Victor de la Serna, 12 Tel. 458 65 00
Concha, Espina, 20 Tel. 250 15 18
(Junto al Bernabeu)

MOVILAUTO

Bravo Murillo, 36 - Tel. 446 62 50
Bravo Murillo, 62 - Tel. 254 99 68

TALLERES PRIZAN

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400
Tel. 619 04 11
ALCORCON

Q-AUTO, S.A.

Ctra. de Andalucía, Km. 6
(Junto al 1º de Octubre)
Tel. 217 04 45
Ferrocarril, 22
(Zona Embejadores)
Tel. 239 07 16



Comprar y vender

**VENDO
FORD ESCORT
XR3I**

**PREPARACION
CARROCERIA
KAMET M-5265-FL
Tel.: (91) 401 66 05
Horas de oficina**



¡ALTO!

NO DE MAS VUELTAS

CONFIE EN PROFESIONALES

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

**200 automóviles
en STOCK**

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.

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



¡Exija la máxima seguridad!

- Seguro permanente día y noche
- Fácil instalación (oculto y sellado)
- Bloquea el combustible sin la llave
- Se acciona con la mano o el pie
- Se desconecta únicamente con llave numerada
- No es eléctrico (ni gasta batería)
- Cilindro - blindado (con tapa)
- No trabaja al vacío (sistema exclusivo)
- Para: gasolina o Diesel



**Exijalo con
cilindro-blindado y tapa**

El sistema más seguro y en varios países exigido por las compañías de seguros
Venta solamente contra pedido: Damas exclusiva en ciudades y provincias a
mayoristas, talleres y vendedores autónomos
Introducidos a nivel de talleres mecánicos y afines.
Facturamos a toda España (reembolso)

GARANTIA 1 AÑO

Información o pedidos: Tel. (986) 580168. Silleda Apdo. 15 Pontevedra

Ojo con las imitaciones desechables. Exija el original **CORTAGAS ALFI** el cual tiene
grabado a relieve en cuerpos y llaves **CORTAGAS ALFI**, por seguridad y garantía.

OPEL 1900 GT, rojo, immejorable estado. Tel. (91) 255 86 22.

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

VW Golf GTI, año 79. Gris metalizado. Extras. Tel. (91) 256 17 17.

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

PANDA 40, descapotable, M-FX. 18.000 kilómetros. Prácticamente nuevo. Tel. (91) 255 86 21.

FORD Fiesta L, M-FY. 20.000 kilómetros. Rojo. Tel. (91) 255 86 21.

COMPRO automóviles. Nacional o importación. Buen estado. Pago contado. Tel. (91) 256 17 17.

FUEGO GTX M-EV. Impecable, rojo, aire, dirección asistida. Muchos extras. Tel. (91) 22 24 64, Javier Moratilla.

CURSOS de mecánica, electricidad y mantenimiento del automóvil. Formación teórico-práctica. Tel. (91) 218 08 75.

MERCEDES 280 SE automático. Techo, llantas, cuero. Garantía.

MERCEDES 200 Diesel. Techo, seminuevo.

VOLKSWAGEN Golf GLD. Garantía 1 año.

LADA Niva 4x4. Techo, llantas, nuevo. Facilidades 36 meses.

CX 5V, seminuevo.
JEEP Wagonier. Renault. C/ Soto Hidalgo, 22. Tel. 747 48 84. Madrid.

AUTOMOVILES CANALCAR

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

Nota: La presentación de este anuncio aumenta el valor de su coche en 3.000 ptas. más.
UNA VEZ FIJADO EL PRECIO

EMPRESA RECOMENDADA

Martin de los Heros, 63. Tels.: 243 62 60 - 248 58 60
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

EN ARGÜELLES

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

Baje hasta el 6% DE TASA DE FINANCIACION EN 12 MESES

VEA NUESTRA AMPLIA OFERTA EN COCHES USADOS

RALLYE MANZANARES

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

Instalador oficial

IRESA CENTRO DISTRIBUIDOR

COLECTORES DE ESCAPE

- Mayor potencia • Mayor aceleración
- Mejor combustión • Menor consumo

KIT DE CARBURACION

- Aumento de potencia
- Mayor reprise y velocidad punta



Comprar y vender

PEUGEOT 205 MOTORLANDIA, S.A.



EXPOSICIONES: PASEO DE LA CASTELLANA, 268. Tel. 773 96 98-64
PLAZA REPUBLICA DOMINICANA, 6. Tel. 457 65 65-30
AVENIDA DE MANOTERAS, 4-2.

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

CONTIGO AL FIN DEL MUNDO.

FINANCIACION ESPECIAL

SU CONCESIONARIO
PEUGEOT TALBOT

SEAT Vallehermoso Motor

C/ Cea Bermúdez, 30 (junto a gasolinera).
Tel. 234 41 60 - 253 39 05.
28003 Madrid.

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!! SEAT Audi VW



C/ERCILLA, 48
Tels. 474 98 18
474 40 69
MADRID 28005

**LOS VERDADEROS ESPECIALISTAS EN
TECHOS SOLARES
INSTALACION Y DISTRIBUCION**

HOMOLOGADOS EN TODA EUROPA

ABIERTO
SABADOS
Y DOMINGOS

**INSTALACION DE
LUNAS PARA EL
AUTOMOVIL**

MINUSVALIDOS

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

AUTOESCUELA

Senz

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

SUSCRIBASE A MOTOR 16

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

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

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

N.º impuesto en con fecha
Nombre Apellidos
Dirección (domicilio u oficina)
Población Provincia

Firma:

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

¡ANUNCIASE HOY!

Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-28037

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en uno de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm. cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 04 09.

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Motor 16

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono

Firma:

NOVEDAD

Los primeros con sala de AUDICION

auto-radio
boutique del automovil

AUGUSTA



- **BLAUPUNKT**
- KENWOOD**
- **FUJITSU TEN**
- ALPINE**
- **PIONEER**
- JVC**
AUTORADIO
- **PHILIPS**

Via Augusta, 118. 08006 Barcelona.
(junto a plaza Molina)
Tel. 217 71 16*

- BBS**
- BOSCH**
- CARRERA**
- RECARO**
- FERRARI FORMULA**
- MYON PARIS**

CREDI-CARS automóviles. X/19 Bertone, 5 velocidades, año 82. Llantas, radio.
SPIDER descapotable, Alfa Romeo (clásico). Llantas, radio.
ALFA Romeo 2.0 Berlina (clásico). Llantas, radio.
128 Sport Seat, garantizado. Impecable, llantas, radio.
AIRE acondicionado, auto-

móviles todas marcas, equipos originales, totalmente financiados, servicios, reparaciones.
C/ Calabria 11. (93) 327 37 12.

BUICK Mod. Skyhawk, año 75. Muy bien cuidado. Aire acondicionado. Precio muy interesante. Tel. (91) 256 17 17.

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

- | | | | |
|--|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------|
| MERCEDES Benz 500 SEL, a estrenar. | MERCEDES Benz 190 E, a estrenar. | MERCEDES Benz 190 E M-EF. Full equip. | BMW 735i B-EV. Full equip. |
| MERCEDES Benz 190 E, a estrenar. | MERCEDES Benz 350 SE, V-8. | MERCEDES Benz 300 SEL, 3.5 M-V. | BMW 728 B-DU. |
| MERCEDES Benz 300 D, a estrenar, varios. | MERCEDES Benz 190 D 2.5, a estrenar. | MERCEDES Benz 300 SEL, 3.5 B-827.000. | BMW 3.0 si B-DS. |
| MERCEDES Benz 300 D W124 B-GP. | MERCEDES Benz 220 S. Colección. | MAZDA 323, a estrenar, varios. | BMW 2800 9-F. |
| MERCEDES Benz 240 D W123 M-DV. | | | PORSCHE 911 se Targa B-EF. |
| | | | PORSCHE 924 B-ET. Aire. |
| | | | MERCURY Cougar, B-834. |
| | | | MERCURY Cougar XR7 B-DG. |
| | | | PONTIAC Firebird 400. |
| | | | CADILLAC El Dorado B-EK. |

accesorios auto-sport armanque

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

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).

IRESA
INTERNATIONAL RACING ENGINEERING, S.A.

Piezas especiales, equipos y accesorios para automóviles deportivos
Polígono Industrial «EL SEGRE» Lleida / Llérida 25000
Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 tlx. 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.

TALLER DE POCO FIAR

SOY propietario de un Seat 124. El domingo 29 de diciembre de 1985 sufrí un accidente en las proximidades de Peñaranda de Bracamonte. Como consecuencia del mismo hice transportar mi vehículo a un servicio oficial próximo, con una grúa de su propiedad. Mis instrucciones al dejarlo fueron que no tocasen el coche hasta nueva orden, advertencia que repetí al día siguiente a las 10 horas de la mañana, cuando les llamé por teléfono para decirles que mandaría un perito. Me contestaron que el coche ya estaba desmontado. Cuando llegó el perito le presenté un presupuesto de 187.557 pesetas; en el que las horas de mano de obra se tarifaron a 1.400 pesetas. Como resultado de la conversación con el perito bajaron las horas a 1.100 pesetas, por lo que el presupuesto quedaba en 170.557 pesetas. Como tal presupuesto no me interesó, observando la falta de seriedad de este taller, hice que con su misma grúa llevaran el coche a mi garaje. Al sacar el coche del taller, abusando de mi ignorancia en este tema, pagué una factura por los dos servicios de grúa más tres horas por desmontar el coche y dos horas por hacer presupuesto, horas que me pusieron a 1.400 pesetas.

Con el coche en mi poder hice que me lo peritase otro mecánico, el cual me advirtió la falta de los siguientes elementos mecánicos: puente delantero, trapecio inferior derecho y trapecio superior izquierdo, piezas que reclamé varias veces sin éxito, por lo que decidí poner una denuncia en Industria el día 13 de enero de 1986. Tras sucesivas visitas a este organismo el día 21 de febrero de 1986 me enviaron: un puente delantero y dos trapecios inferiores, piezas con daños que no corresponden al golpe de mi coche.

El coche lo traje a otro taller donde me lo repararon por un presupuesto de 56.557 pesetas menos que el dado por el taller antes men-

cionado, pues existen piezas en perfecto estado que figuran como inservibles en el primer presupuesto.

Francisco Hernández Hernández
Peñaranda de Bracamonte (Salamanca)

FRENOS DE CALIDAD

SOY un asiduo lector de vuestra revista y me gustaría mucho que me responderais a una duda que el otro día tuve al estar charlando con un par de amigos. Uno de estos amigos posee un Ford Escort Laser 1.3 y mirando vuestra revista n.º 123 en la que se ensayaron el Fiesta XR2 y el Peugeot 205 GTX, dijo al observar el apartado de frenadas que eso debía estar equivocado, pues su coche a 60 km/h. frenaba en cinco o seis metros. Yo dije que no, que hasta la fecha, en todas las revistas que poseo, todos los coches que no incorporaban el sistema ABS frenaban más o menos entre 10 y 12 metros, pero no cinco como él decía.

Esta duda me hizo pensar si las distancias que figuraban en la prueba eran sin que el coche llegase a bloquear ruedas en las distintas frenadas, 60, 100 y 120 km/h. La pregunta es bastante clara. ¿Es verdad que en las frenadas que hacéis para medir distancias no bloqueáis ruedas o pisáis a fondo el pedal del freno hasta que el coche quede completamente parado?

Aprovecho la ocasión para que me digáis, en el Ford Escort Laser 1.3, qué velocidad máxima desarrolla y qué error tiene el cuentakilómetros, ya que esta persona poseedora del citado coche dice que le alcanza los 200 km/h. sin dificultad.

Diego Fco. Piferrer.
Barcelona

Respuesta.—Una frenada a 60 km/h. capaz de detener el coche en 10 metros significa una deceleración de 14 m/seg², cifra que no está nada mal si tenemos en cuenta

Agenda

Del 1 al 7 de abril

Automovilismo

El Real Automóvil Club de Cataluña organiza los días 5 y 6 de abril el **XX Rallye Cales de Palafrugell-Girona**, puntuable para el **Campeonato de Europa y de España** de la especialidad. El rallye, con 587 kilómetros de recorrido, se iniciará a las 18 horas del sábado en Llafranc y finalizará en este mismo lugar a las 7,50 horas del domingo día 6.

Motociclismo

En el **Circuito del Jarama**, el domingo día 6 de abril se correrán las pruebas del **Campeonato de España de Velocidad de 80, 125, 250, TT 2 y F 750**. El sábado día 5 tendrán lugar los entrenamientos oficiales.

Libros

La **Secretaría General de Turismo** ha editado la edición de este año de sus ya tradicionales guías **La Guía de Hoteles**, que recoge toda la información sobre los establecimientos hoteleros españoles, cuesta 475 pesetas, y la **Guía de Campings**, también muy completa, 325 pesetas.

que la aceleración de caída de los cuerpos es de 9,8 m/seg². Si alguien fuese capaz de frenar en cinco metros, la deceleración llegaría a rozar los 3 «g», valor muy próximo a las deceleraciones de un Fórmula 1, sólo soportables con un arnés de seis puntos de anclaje y con una posición del cuerpo muy tumbado; de otra forma no podríamos aguantar la cabeza.

Las pruebas de frenos se hacen, naturalmente, sin llegar a bloquear las ruedas, ya que de otro modo se alargarían notablemente las distancias. Precisamente la dificultad estriba en acercarse lo más posible al punto de bloqueo, pero sin llegar a ello. Esto obliga a repetir las pruebas varias veces hasta lograr valores promedio lo más precisos posible.

En cuanto a la velocidad máxima del Escort 1.300, la unidad probada por MOTOR16 alcanzó 157 km/h. En Barcelona, a nivel del mar, esta cifra puede llegar a 160. Pero los 200 km/h. son inimaginables en este coche. Otra cosa es que los 200 se alcancen en el marcador. Si tenemos un error del 5 por 100, en una larga cuesta abajo, con viento de cola y con los desarrollos largos del Escort, podemos ver esta cifra. De todos modos, el motor a esta velocidad gira por encima de las 6.000 rpm, lo que es muy poco recomendable para su vida.



Cuéntenos su caso

VELOCIDAD DE CRUCERO

A GRADECERIA me aclararan una duda en relación con la velocidad máxima que publican de cada modelo; esta velocidad máxima ha de entenderse como la velocidad máxima que puede alcanzar el vehículo en un momento dado, o bien como la velocidad máxima que se puede mantener durante un largo recorrido. En el primer caso, ¿qué porcentaje, por debajo de ésta, sería la velocidad máxima de crucero?

José J. Oses
Barcelona

Respuesta.—La velocidad máxima que ofrecemos en nuestras pruebas se obtiene en un tramo recto, sin desnivel, con una longitud mínima de un kilómetro cronometrado más cinco kilómetros de lanzamiento en las mismas condiciones. Se mide la velocidad en las dos direcciones; se efectúa la medición doble en cinco ocasiones y se hace la media, despreciando los valo-

res máximo y mínimo. Eso no quiere decir que el coche, en condiciones favorables, alcance una velocidad superior.

Hoy día, con la moda de los desarrollos largos, la mayoría de los coches pueden aguantar durante mucho tiempo (y kilómetros) el rodar a su velocidad máxima en 5.ª velocidad sin que los órganos mecánicos sufran. Desde el punto de vista mecánico, no hay, pues, el menor problema. Otra cosa es el tráfico y las condiciones de la carretera. No se preocupe, pues, del motor de su coche y la velocidad a que rueda, sino de las condiciones que le rodean.

MAS PAPEL

A DEMAS de felicitarles por su excelente trabajo semanal, quiero hacerles llegar una sugerencia que sería muy bien recibida por parte de los lectores. MOTOR16 me sabe a poco. ¿No sería posible aumentar el número de páginas? Muchas veces se nota que las

A LA RICA HAMBURGUESA

N UMEROSOS jóvenes lectores de MOTOR16 se han dirigido a nuestra redacción para felicitarnos por la idea de incluir, como regalo, una hamburguesa en nuestros últimos números. Ante la imposibilidad de publicar todas las cartas hemos elegido la de un lector de Barcelona como la más representativa de todas: «El año pasado un compañero de colegio me enseñó MOTOR16 y, desde entonces, ya soy adicto a su revista y no me la pierdo ninguna semana. Además, me ha parecido una idea muy guay esa de regalar una hamburguesa con cada

ejemplar. Eso me demuestra que saben muy bien cuáles son nuestras preferencias. Por cierto, ¿cuándo sortean un Porsche?»

Alfonso Martí (Barcelona)

Respuesta: ¡Ya nos gustaría volver a sortear otro Porsche! Porque no puede olvidarse que un flamante 924 fue sorteado hace dos años y su propietario lo pasea airoso por tierras asturianas. Lo de regalar una hamburguesa ha sido una brillante idea de nuestro departamento comercial, a quien transmitimos tu felicitación y la de quienes como tú nos han dirigido cartas.

fotos van como «encogidas», y pienso que sería maravilloso que fueran publicadas en toda su grandeza. Una gran revista como la que ustedes hacen quedaría redonda con más páginas.

Martín Ibáñez
Torrelavega

Respuesta.—Los elevados costes de producción y del papel nos impiden, de momento, hacer realidad su sugerencia, que, por otra parte, nos parece muy lógica. En un futuro que deseamos no lejano, esperamos poder complacerle.

CRITICA DE TIENDAS

MARCOS Y MALDONADO: Renault con solera

MARCOS y Maldonado, S. A., fue fundada en el año 1956. Es, por tanto, uno de los concesionarios más veteranos de la red Renault en nuestro país. Su teléfono es: 952/31 50 00 de Málaga.

La exposición de vehículos nuevos se encuentra situada en la carretera de Cádiz, número 178. Cuenta en el mismo local con instalaciones destinadas a repuestos y taller mecánico. La superficie total de estas instalaciones es de 10.000 metros cuadrados, de los cuales 4.000 se encuentran dedicados a talleres, en los que tienen cabi-

da desde la reparación de chapa y pintura hasta las más sofisticadas técnicas de electricidad y electrónica aplicada al automóvil.

La decoración de la exposición cumple las normas fijadas por la marca para sus instalaciones, con un resultado agradable, luminoso y funcional.

Cuenta con otro punto de venta, situado en la calle Portenor, en la que se encuentran expuestos al público, además de los vehículos nuevos nacionales y de importación, los coches de ocasión procedentes de tasaciones efectuadas en esta misma concesión.

Disponen de unas 50 unidades en stock de estos vehículos de segunda mano. Sobre estos coches se da una garantía de tres meses, abarcando tanto piezas como mano de obra.

La entrega de los coches nuevos no representa ningún problema, salvo algunos colores de la gama del Renault 11, que retrasa su entrega en algunos días.

A la hora de financiar el automóvil, Marcos y Maldonado, S. A., ofrece la posibilidad de realizarlo mediante la entidad financiera de Fasa Renault, denominada Renault Financiaciones.



PREGUNTAS SOBRE «EL REY»

HE visto publicados en los números 99 y 121 sendos reportajes sobre el Porsche 959, con magníficas fotografías y muchos datos de interés para los aficionados a los coches. Sin embargo, en ninguno de estos trabajos han mencionado sus dimensiones.

J. Lada
Madrid

Respuesta.—Hay, en efecto, pocas noticias sobre las dimensiones de este coche excepcional, del que sólo se conoce que tiene la misma batalla que el 911 Turbo; es decir, 2,27 metros. Su longitud es de 4,30 metros, y su altura de 1,32 m. El peso es de 1.200 kg.



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.

Puntuaciones: Exposición, 8; entregas, 8; financiación, 7; talleres, 8; stock, 7; vendedores, 8.



AVENTURA EN AFRICA



En el próximo mes de junio se iniciará el I Raid Fanta Patrol.



El río Draa acompañará a los participantes hasta Zagora.

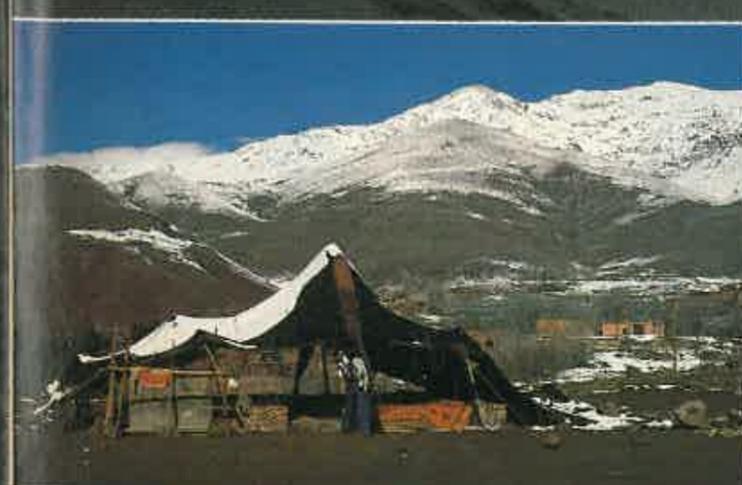


En la segunda quincena del próximo mes de junio iniciarán la aventura africana las diez parejas ganadoras del concurso al I Raid Fanta Patrol que durante las siguientes semanas envíen los cupones que aparecen en el interior de los tapones de Fanta naranja y limón y en MOTOR16, cuyo sorteo se celebrará el día 15 de mayo ante notario. Además, entre todas las personas que envíen el correspondiente cupón al apartado de correos número 52.125 de Madrid se sortearán cinco coches todo-terreno Nissan Patrol, y otro coche del mismo modelo entre las diez parejas participantes, que durante los días del Raid deberán pasar diversas pruebas secretas para acceder a tan atractivo premio. Mientras tanto se habrán repartido hasta cien mil regalos: relojes-brújula, gafas, camisetas, saharianas y mochilas de campaña.

El Raid se iniciará en Málaga, donde se tomará un transbordador para llegar a Tánger y recorrer durante diez días las ciudades marroquíes de Chechaouen, Fez, Marrakech, Ouarzazate, Zagora, punto de destino, regreso a Marrakech, Casablanca, Rabat y vuelta a Tánger.

Este I Raid no tendrá para los participantes las dificultades de las famosas carreras africanas, como el París-Dakar, pero no está de más conocer algunos pormenores de la conducción de los todo-terreno en zonas desérticas.

Para las travesías africanas el vehículo ideal es un todo-terreno con tracción a las cuatro ruedas, preferible con carrocería cerrada, para evitar que



Las montañas del Atlas se elevan por encima de los 4.000 metros. Cinco coches se sortearán entre todos los que envíen cupones.



Esta es otra guerra



LA OTRA CARA DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Por primera vez, la visión global de un país en lucha fratricida: la política, la guerra, la economía, la vida cotidiana, la cultura...

Historia 16 le ofrece el primer estudio en conjunto de la Guerra Civil Española, con la perspectiva de 50 años. Dirigido por el más prestigioso equipo de historiadores españoles: Manuel Tuñón de Lara, Javier Tusell, Julio Aróstegui, Gabriel Cardona, Juan Pablo Fusi, Albert Balcells y Angel Viñas.

Y más de 100 colaboradores. Con entrevistas a líderes y protagonistas de un período crucial de España: 1936-1939. Y que ahora, nos cuentan su otra versión de la guerra.



Suscríbese antes del 30 de Abril y participe en el sorteo de 25 vídeos de la Guerra Civil Española producidos por Granada TV. (precio mercado: 13.800 pts.).



Colectores: los 25 tomos de aparatos metálicos a precio de 900 ptas. O suscríbese a toda la colección por 890 (6.200 pts.) y recibirá además un gran libro: 'Armas y pertrechos de la Guerra Civil Española'

D. _____
 Domicilio _____
 Localidad _____ C.P. _____
 Teléfono _____

Enviar a Información y Revistas:
 Hermanos García Noblesas, 41, 28017 Madrid.
 Tarifas de suscripciones para el extranjero: Portugal, 6.920 pts.
 Europa, Argelia, Marruecos, 8.720 pts. América,
 11.880 pts. Resto, 14.240 pts.

historia 16



entre la arena del desierto. Excepto cuando se tiene intención de participar en una carrera de velocidad, no es necesario realizar grandes transformaciones en el coche, que de serie ya vienen suficientemente preparados para un trato duro; pero no está de más revisar a fondo las suspensiones antes del viaje y durante el mismo. Lo mismo debe hacerse con todos los elementos mecánicos que pueden afectarse por el polvo y la arena, así como el agua, ya que en muchas ocasiones será necesario vadear los ríos o torrenteras.

En el desierto hay que diferenciar dos zonas: los terrenos duros de arenisca y piedras y el desierto de dunas de arena. En el primero, el principal peligro proviene de las rocas casi ocultas que aparecen cuando hay pocas posibilidades de maniobra. En estas zonas es muy importante elegir bien la adecuada presión de los neumáticos, y en los caminos duros es mejor subir un poco la presión para evitar los pinchazos.

Las zanjas son también peligrosas, y sobre todo se ven en ocasiones cuando están muy cerca. Nunca deben cruzarse transversalmente, para que no queden nunca las dos ruedas delanteras o traseras dentro de la zanja. Han de afrontarse en ángulo. Cuando se aproxime un lomo, hay que procurar llegar con las ruedas directrices derechas para evitar la fuerza diagonal a las mismas.

En África es muy común tener que vadear ríos por los llamados «oueds». Antes de enfrentarse a ellos es aconsejable conocer la profundidad máxima



En Marruecos es posible pasar de las dunas del desierto a las nieves del Atlas.

y la existencia de posibles hondonadas. Es conveniente pasar a la menor velocidad posible, ya que, de lo contrario, se formará delante del coche una ola que además de inundar el motor ofrecerá mucha resistencia al avance. Durante la travesía no pisar nunca el embrague. Una vez terminado el vadeo y antes de proseguir, revisar la mecánica y secar las partes mojadas, especialmente los equipos eléctricos y los frenos.

En ocasiones será necesario descender una ladera. En estos casos inspeccione antes el tipo de terreno y observe la existencia de piedras, baches y las raíces de los árboles. Si el suelo es firme, comience el descenso en ángulo,

con una velocidad corta, y no pise el freno mientras se encuentre en la ladera.

Cuando se llega al desierto de dunas es conveniente rebajar un poco la presión de los neumáticos y extremar la suavidad de la conducción, especialmente cada vez que se acelera, para que no se claven las ruedas. En las dunas lo más peligroso son las cortadas, que aparecen de improviso, y las piedras ocultas. Cuando se siguen las huellas de otros vehículos, debe suponerse que existe una cortada cuando desaparecen las roderas, en cuyo caso hay que reducir la velocidad y descender la duna por la mínima pendiente. De todos modos, lo más peligroso en el desierto de dunas es perder la orientación y despistarse. En esta circunstancia, lo primero que hay que hacer es parar el coche, tomar la situación con mucha calma y no ponerse en marcha hasta que tengamos alguna seguridad de a dónde vamos, ya que en estas ocasiones lo más importante es ahorrar combustible, pues nunca sabemos los kilómetros que nos quedarán por recorrer.

Los participantes del I Raid Fanta Patrol no llegarán a encontrar las dificultades con que se enfrentan los pilotos del París-Dakar, entre otras cosas porque no se trata de una carrera de velocidad, y las pruebas que tendrán que superar los equipos para conseguir llevarse el Nissan Patrol serán fundamentalmente divertidas. Además, contarán siempre con el asesoramiento de los expertos de Motor Ibérica y MOTOR16, que les acompañarán durante el viaje.

**HONDA
CH 125
SPACY**

**UN SCOOTER
GALACTICO**



PODRIA ser el scooter del futuro. Por diseño responde a las necesidades que los fabricantes de este tipo de vehículos se plantean para los años venideros y en conjunto su comportamiento es de lo más brillante. Desafortunadamente, la Spacy no se vende en España, donde sería muy bien recibida, igual que en los mercados exteriores en los que lleva más de tres años.

MECANICA-COMPORTAMIENTO



La estética de la Spacy sólo es el prólogo de todo lo que la moto puede asombrar al desconocedor del modelo. Incorpora un chasis tubular que soporta una carrocería en material sintético. Su motor de un cilindro y 125 c.c. es de cuatro tiempos, está refrigerado por agua y la transmisión es automática, con variador de velocidades a base de dos poleas de diámetro variable unidas por correa de sección trapecial en carácter estanco. Las suspensiones están más convencionalmente resueltas: la rueda delantera está empujada por dos bieletas oscilantes que se apoyan en dos amortiguadores, y la trasera, solidaria del motor, también oscila con él disponiendo de un amortiguador a cada lado. Esto dificulta el cambio de rueda con relación a un scooter normal. Y aunque neumáticos y llantas son intercambiables, en la moto no hay lugar para rueda de repuesto. Como contrapartida, los neumáticos están desprovistos de cámara.

Como es natural, la Spacy dispone de arranque eléctrico. Desgraciada-

mente, no existe palanca de socorro. Para arrancar es preciso pulsar el botón correspondiente con el pulgar derecho, al mismo tiempo que se acciona el pedal del freno trasero, sin lo que el contacto no se establece para evitar que por inadvertencia la moto se ponga en movimiento involuntariamente al ace-

lerar sin querer. Y después... gas y freno. ¿Cómo un Vespino? Sí, como un Vespino, sólo que hasta cien por hora.

El brusco giro del puño de gas —tan suave como el propio ruido de la moto— impulsa hacia adelante a la Spacy con vivacidad. Las pocas vibraciones perceptibles en parado desaparecen totalmente, y se tiene una sensación muy cercana a la de pilotar una nube. Con el centro de gravedad en el eje longitudinal, la estabilidad no plantea más problema que el de la extraña sensación que se experimenta al conducir una moto con ruedas de reducido diámetro (10 pulgadas). Pero no asustan las fuertes inclinaciones en curva, siempre que no se transporte pasajero.

Si los pequeños tambores de freno de simple leva pueden parecer escasos a la vista, su utilización intensiva demuestra que son suficientes con holgura, a lo que se añade el nada desdeñable freno motor que retiene a la moto de forma sorprendente. Hasta tal punto que en muchos casos, para parar en los semáforos se puede evitar la utilización de los frenos mientras no se alcancen, en deceleración, los 20 kilómetros por hora. En ese punto, el embrague centrífugo se desacopla, quedando el motor al ralentí y la moto en rueda libre. Y ahí es cuando sólo quedan los frenos para parar, lo que consiguen, como es lógico, con sólo tocarlos. También se consigue otra cosa: dada la arquitectura de la suspensión delantera, de rueda empujada, en cuanto uno o dos dedos —son los que bastan— de la mano derecha accionan la maneta del freno delantero, la Spacy se hiergue como si levantara orgullosamente la cabeza.

En los primeros momentos de con-



Velocímetro y reloj digitales, faro escamoteable eléctricamente, calefacción en los pies... La Spacy tiene todos los gadgets que se pueden imaginar en un vehículo de dos ruedas.



ducir la Spacy puede molestar el hecho de que es imposible hacerlo a baja velocidad con el motor poco acelerado. El funcionamiento de la transmisión automática exige que la moto no se ponga en movimiento mientras el motor no gire a un mínimo número de revoluciones. Por ello, circular a ocho o diez kilómetros por hora exige un régimen que, por el ruido, se puede calcular en unas 2.500-3.000 revoluciones por minuto, lo que parece un despilfarro. Pero es un tributo a pagar para disfrutar de este tipo de transmisión. A cambio, en plena aceleración, existe un margen en el cual la moto aumenta de velocidad, mucho más que el motor de revoluciones: es en ese momento en el que el variador se hace notar, aumentando el desarrollo automáticamente de forma progresiva.

taequipajes —de serie— exige la utilización de un fastidioso pulpo para sujetar una simple carpeta, y en la guantera con llave —la única para las tres cerraduras de la moto— no caben libros más grandes que una agenda, ya

Precio en la calle:
No disponible en España
En otros países:
De 240.000 a 280.000 ptas.
Fecha de presentación: 1983.

VIRTUDES	DEFECTOS
<ul style="list-style-type: none"> ● Estética. ● Motor rápido y de poco consumo. ● Confort. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Guantera y portaequipajes de poca capacidad. ● Accesibilidad. ● Suspensiones.

ACABADO-EQUIPAMIENTO



Faro escamoteable eléctricamente, velocímetro y reloj horario digitales, calefacción en los pies, indicadores de tensión de la batería, de nivel de combustible, de temperatura de líquido de refrigeración e indicador de intervalos de cambio de aceite... La lista es tan larga como abrumadora para los demás constructores de scooters. Sin embargo, situando nuestra crítica en un plano riguroso, podemos sacar faltas. Por ejemplo, se echa de menos un testigo de reserva de gasolina, una guantera más amplia o un portaequipajes más capaz. En efecto, la Spacy no parece haber sido concebida para transportar cargas voluminosas ni pesadas. El por-

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 103 km/h.
Con dos personas: 89 km/h.
ACELERACION
De 0 a 400 metros: 25,8 segundos.

CONSUMO

	l./100 km.
En ciudad	3,5
En carretera	3,1

que está dividida en dos por la columna de dirección. Pero quizá sea necesario seguir con la enumeración de elementos motivo de satisfacción para olvidarlo: la llave de contacto acciona simultáneamente el bloqueo de dirección. La instrumentación, extraordinariamente atractiva y sugestivamente iluminada de noche por transparencia, posee cuentakilómetros total y parcial, y testigos de luz larga e intermitentes. Estos últimos avisan también de su funcionamiento por medio de un *bip-bip* muy discreto y agradable, que cambia de frecuencia no con el tiempo, sino una vez recorrida una cierta distancia. El reloj digital encuadrado en el salpicadero no se alimenta de la batería, sino por una simple pila de reloj de pulsera, lo que resulta más práctico.

En cuanto al sistema de refrigeración por líquido, la aguja indicadora nunca sobrepasa la mitad de la escala, y ello en los meses más cálidos circulando por ciudad. A pesar de ello, el radiador de la Spacy cuenta con un electroventilador conectable por termostato.

La Honda Spacy tiene, sin embargo, en España dos graves defectos. El primero, que no está disponible. El segundo, que si lo estuviese tendría un precio abusivo que es fácil adivinar, a la vista de los de la posible competencia. Pero hay un tercero no desdeñable, y no es culpa de la moto. Es prácticamente seguro que una Honda Spacy no dura intacta más de treinta minutos aparcada en el centro de alguna de nuestras grandes ciudades. El descaro de algunos curiosos que no respetan lo ajeno acabaría en poco tiempo con su estado original. Por lo demás, es un scooter ideal.

Jugar no cuesta nada con Diario 16 y Cambio 16.

Gane 275.000 pts. cada día* y 1.000.000 cada semana.

¿Qué es Cartera 16?

Es un nuevo juego de Diario 16. Un juego donde puede ganar 275.000 pesetas cada día, de martes a sábado. Un juego donde participar no cuesta nada. Diario 16 le regala la única pieza necesaria para jugar: una tarjeta como ésta.



Así se juega.

En las páginas de Economía de Diario 16 aparecerá a diario un cuadro numerado del 1 al 50 con las cotizaciones de treinta empresas en Bolsa de Madrid, los índices generales de diez Bolsas extranjeras y las cotizaciones de diez divisas en el Mercado de Madrid. Es este cuadro el que le interesa a usted para jugar.

Su tarjeta tiene siete números, que son los que usted va a jugar todos los días. De esta manera sólo le importan los valores incluidos en las casillas correspondientes a los números de su tarjeta. Sus cotizaciones de "antes de ayer" y "ayer" determinarán su suerte.

Un cuadro con 50 valores.

- En el cuadro, como ve, figuran cinco columnas:
 - En la primera, los números de orden.
 - En la segunda, los nombres de las empresas, índices y divisas.
 - En la tercera, la cotización de "antes de ayer" de esos valores.
 - En la cuarta, su cotización de "ayer".
 - En la quinta, un espacio en blanco para que anote usted los resultados de sus combinaciones.
- Comprendido esto, coja su tarjeta y juegue así. Envuelva en un círculo sobre el periódico del día los

números de la primera columna que coinciden con los de su tarjeta. Después observe la diferencia en más o menos que existe entre la columna de "antes de ayer" y la de "ayer".

Haga la operación de suma y resta y coloque en la quinta columna el resultado obtenido.

Esta operación la tiene que repetir siete veces: tantas como números tiene su tarjeta.

Por fin, ya tiene en la quinta columna siete resultados parciales. Súmelos todos y tendrá su número final. Si este número coincide con el número publicado por Diario 16 como la "Cartera 16" del día, usted habrá ganado 275.000 pesetas.

Como ve, no tiene usted que ser un especialista. Todo lo que tiene que hacer es efectuar siete sumas o restas parciales, con las cotizaciones en más o menos, de los valores cuyo número de orden en el cuadro de "Cartera 16" se correspondan con los que figuran en su tarjeta y luego hacer una suma final. Ni más ni menos.

De memoria o con la ayuda de una calculadora. Dos minutos diarios son más que suficientes para ganar en efectivo la "Cartera 16" del día. Si son varios los acertantes se repartirán el premio a partes iguales.

En caso de no aparecer ningún ganador, el importe del premio se acumulará para el próximo día.

Pida cuantas tarjetas quiera.

Si usted quiere aumentar sus posibilidades de ganar el premio, puede jugar con cuantas tarjetas desee. Sólo tiene que escribir a Diario 16, calle San Romualdo, 26, 28037 Madrid, con la petición siguiente: «deseo recibir gratuitamente, sin ninguna obligación de pago, la tarjeta personal que me permitirá jugar a "Cartera 16"». Su petición deberá ir acompañada de un

suplemento franqueado con su nombre y dirección completa. Sólo en unos días, los que tarde el correo, recibirá usted en su domicilio su tarjeta personal.

Por cuantos pedidos haga, usted recibirá en su domicilio, para su esposa, su marido o sus hijos, igual número de tarjetas.

Es muy aconsejable jugar todos los días a "Cartera 16", porque el periódico no tiene ninguna responsabilidad de saber si la combinación de su tarjeta personal es la ganadora del día, con lo cual usted perderá su opción al premio.

Cómo cobrar el premio.

Si su combinación es la ganadora, deberá llamar al teléfono 754 41 82, antes de las 17 horas de la tarde del mismo día, dando su número de tarjeta y le informarán de cuándo y dónde podrá recoger su premio.

La cartera del sábado, excepcionalmente, se reclamará el lunes hasta las 17 horas.

¿Qué es "Supercartera 16"?

Cada semana, en Cambio 16 puede ganar 1.000.000 de pesetas. Jugar y ganar es igual de fácil.

Sólo tiene que sumar las cifras resultantes de la quinta columna que ha ido obteniendo con los números de Diario 16 a lo largo de la semana anterior con su tarjeta.

Si la cifra obtenida coincide con el número que Cambio 16 publica como "Supercartera 16", ha ganado el 1.000.000 de pesetas.

Un ejemplo: Si usted juega con el ejemplar de la revista que estará en los quioscos el martes 15 de abril o el miércoles 16 de abril, sumará o restará los resultados obtenidos por usted los días 8, 9, 10, 11 y 12 de abril, publicados por Diario 16.

Además, Cambio 16 publicará un cuadro resumen de los resultados obtenidos del 8 al 12, con una columna en blanco para que usted efectúe sus sumas o restas correspondientes a los números de su tarjeta.

Recuerde: su tarjeta es única y usted juega siempre con los siete números que figuran en ella.

Si son varias las tarjetas acertantes del número publicado por Cambio 16 como la "Supercartera 16", el 1.000.000 de pesetas se repartirá entre todos los acertantes. En caso de no aparecer ningún ganador, el importe del premio se acumulará para la próxima semana.

Si su combinación es ganadora, deberá llamar al teléfono 754 41 82 antes del martes siguiente, dando su número de tarjeta. Allí le informarán de cuándo y dónde podrá recoger su premio.

Jugar no cuesta nada.

Con la tarjeta que Diario 16 y Cambio 16 le regalarán usted ya puede jugar. Sin gastar nada. Sin comprar nada. Basta con que cada día compruebe el cuadro de valores que publica Diario 16 o el cuadro resumen que cada semana publica Cambio 16.

Sume o reste y gane 1.000.000 de pesetas.

Próximamente le indicaremos cuándo empieza el juego. Esté atento a las páginas de "Diario 16" y "Cambio 16". Hay muchos premios esperándole.



* Excepto lunes y domingos.

Super			Cartera 16		
Nº	VALORES	ANTES DE AYER	Nº	VALORES	ANTES DE AYER
1	PONFERRADA	15	1	PONFERRADA	15
2	BERGAMO	15	2	BERGAMO	15
3	SEVILLA	15	3	SEVILLA	15
4	FENOSA	15	4	FENOSA	15
5	ALTO HORNOS	15	5	ALTO HORNOS	15
6	TIBERCI	15	6	TIBERCI	15
7	ASLAND	15	7	ASLAND	15
8	URALLA	15	8	URALLA	15
9	EUROGRUPO	15	9	EUROGRUPO	15
10	ALUMINIO	15	10	ALUMINIO	15
11	BAIP	15	11	BAIP	15
12	WELSA	15	12	WELSA	15
13	CENTRAL	15	13	CENTRAL	15
14	HERNAN	15	14	HERNAN	15
15	PROSUR	15	15	PROSUR	15
16	SANTIBARR	15	16	SANTIBARR	15
17	VECTRA	15	17	VECTRA	15
18	TUCON	15	18	TUCON	15
19	FAISA	15	19	FAISA	15
20	MOTOR IBERICA	15	20	MOTOR IBERICA	15
21	AGUILA	15	21	AGUILA	15
22	ADICAPENA	15	22	ADICAPENA	15
23	YORPE	15	23	YORPE	15
24	TABACALERA	15	24	TABACALERA	15
25	PIPELERA	15	25	PIPELERA	15
26	FRANCAUTO	15	26	FRANCAUTO	15
27	TELEFONICA	15	27	TELEFONICA	15
28	TURBULINDING	15	28	TURBULINDING	15
29	FRANCIA	15	29	FRANCIA	15
30	DRAGADOS	15	30	DRAGADOS	15
31	FRANKFORT	15	31	FRANKFORT	15
32	LEONOR	15	32	LEONOR	15
33	ZURICH	15	33	ZURICH	15
34	BRUXELAS	15	34	BRUXELAS	15
35	PARIS	15	35	PARIS	15
36	MELAN	15	36	MELAN	15
37	TOKIO	15	37	TOKIO	15
38	BERNE	15	38	BERNE	15
39	STREIB	15	39	STREIB	15
40	NEVADA	15	40	NEVADA	15
41	DOLA	15	41	DOLA	15
42	FRANCOFRANCO	15	42	FRANCOFRANCO	15
43	LIBRA	15	43	LIBRA	15
44	FRANCO	15	44	FRANCO	15
45	FRANCO	15	45	FRANCO	15
46	FRANCO	15	46	FRANCO	15
47	FRANCO	15	47	FRANCO	15
48	FRANCO	15	48	FRANCO	15
49	FRANCO	15	49	FRANCO	15
50	FRANCO	15	50	FRANCO	15



Por el momento, es Salvador Serviá quien ocupa la primera posición en el Europeo, sobre su fiable Lancia 037.



Fabrizio Tabaton, con el Lancia S4 de la escudería Grifone, es el encargado de suceder a Biasion en el título.



Carlos Sainz puede este año llevar a cabo una excelente campaña internacional, si la suerte le acompaña.

CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES

SERVIA Y SAINZ BIEN COLOCADOS

AUNQUE el Campeonato de Europa de Rallyes, con nada menos que 51 pruebas, no ha hecho más que comenzar, la celebración de las dos pruebas españolas de alto coeficiente (Costa Brava y RACE) han situado a dos pilotos españoles en las primeras posiciones, lo que podría replantear más de un programa de ellos mismos o de quienes en un principio optan al título continental. Por parte de Lancia, marca que ha utilizado el campeón de Europa en los últimos años, es el italiano Fabrizio Tabaton el encargado de renovar el título de su compatriota Massimo Biasion. Cuenta Tabaton con un S4, más un muleto de entrenos y con el apoyo de

la escudería Grifone, cuyo propietario es su padre. Si en el Costa Brava logró imponer su montura, en el RACE, una rotura de alternador (o de turbo, que nunca se ha sabido), le hicieron perder un resultado que puede ser trascendente. Su próxima aparición tendrá lugar en tierras francesas, con motivo del Rallye Garrigues. Es a Salva Serviá a quien le corresponde la responsabilidad de cubrir las espaldas del italiano. O para ser más precisos, son varios los pilotos con Lancia 037 quienes deben apoyar a Tabaton en su lucha o pasar a la ofensiva si las cosas no salen bien para el piloto de la Grifone. Como representante de la Jolly y con el único evolución III de

todo el lote, está Serviá, mientras que, por la escudería Tre Gazzele y con Lancia 037 evolución II, tenemos al veterano Mauro Pregliasco y al belga Patrick Snijers. En algunas pruebas, como en la pasada del RACE, un tercer piloto, Panontin, se encontrará al volante de un tercer Lancia. Y por si fuera poco, una cuarta escudería Lancia, Tamauto, dirigida por Fulio Fancelli, participará en algunas pruebas (como El Corte Inglés), con Franco Cunico al volante. La oposición italiana vendrá por varios frentes. Quizá sea el italiano Andrea Zanussi quien cuenta con las mejores posibilidades, al disponer del Peugeot 205 Turbo 16 de Peugeot Ita-

lia. Lo malo es que aún no han comenzado a correr y no están inscritos en el Garrigues, por lo que, aún dándose bien todas las pruebas, han perdido ya los puntos del comienzo. Toda una legión de Metro 6R4 intentarán también situarse entre los mejores en Europa. El cabeza de fila es el piloto sueco Per Eklund, quien contará

con el apoyo de los dos Metro de Francia, conducidos por Auriol y Oreille; ambos están en la salida del Garrigues, si bien el comportamiento de los Metro en asfalto es inferior a su evolución en tierra. Y queda por último la actuación de los Renault Maxiturbó en el Europeo. Ha sido una verdadera lástima que

Sainz no haya podido puntuar en el RACE, porque su segundo puesto en el Costa Brava le hubiese dado muchas posibilidades en el continente si logra una buena clasificación en la próxima prueba francesa. Allí, se las verá, además de con los mencionados Tabaton y los Metro franceses, con sus directos rivales sobre Renault, Chatriot y Philippe Touren. Ocasión única para que Carlos se mida con pilotos de renombre en condiciones de igualdad.



Sobre un Metro 6R4, Per Eklund intentará que esta marca obtenga su primer título continental.



Andrea Zanussi (en la foto charlando con Sainz), conducirá este año el Peugeot 205 italiano.

CLASIFICACION PROVISIONAL								
	Janner Rally	Artico	Budes de Spa	Costa Brava	Winter	Hankrally	RACE	Total
(coeficiente)	2	2	2	3	2	1	3	
Serviá (España)	—	—	—	36	—	—	—	60 96
Pregliasco (I)	—	—	—	30	—	—	—	45 75
Tabaton (I)	—	—	—	60	—	—	—	60
Sainz (España)	—	—	—	45	—	—	—	45
Fischer (D)	40	—	—	—	—	—	—	40
Probst (B)	—	—	40	—	—	—	—	40
Brusch (D)	—	—	—	—	40	—	—	40
Laine (F)	—	40	—	—	—	—	—	40
Snijers (B)	—	—	—	—	—	—	—	36 36
Panontin (I)	—	—	—	—	—	—	—	30 30

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

I RAID

beba
FANTA
MARCA NEG.

PATROL



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 "safati"
 - 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, tamaños 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?

RALLYE DE TUNEZ

PRIETO, SEGUNDO

CUANDO ya se han celebrado las tres primeras etapas del Rallye de Túnez, Miguel Prieto y Juan Antonio Juvanteny con Nissan Patrol se encuentran los segundos de la clasificación general, por detrás del potente Lada Niva de Lartigue y Ponte, y encabezan la categoría de los diesel. Por su parte, Begoña Kaibel y Susi Cabal, el otro equipo de Nissan, se mantienen en undécima posición, mientras que Torrens y Armeñol, los otros españoles participantes, se vieron obligados a retirarse por rotura de la bomba de aceite de su Ranger Rover justo en la salida de la tercera etapa.

El rallye, que partió desde cuatro ciudades europeas, se inició con una prueba previa para determinar el orden de salida, en la que la nota dominante fue el gran número de participantes que se perdieron a lo largo del recorrido. En esta corta especial de apenas seis kilómetros se impuso el buggy biplaza de los franceses Arnoux y Cotel mientras que los dos Nissan eran décimo y duodécimo. En la siguiente especial de 181 kilómetros la pérdida de numerosos equipos fue de nuevo la nota dominante. Sin embargo, en esta etapa los Nissan realizaban un magnífico resultado: Prieto primero y Begoña Kaibel tercera, pero los organizadores, ante el gran número de pilotos extraviados, decidieron anular la prueba, con gran perjuicio para los dos equipos españoles, que contaban con una sustancial ventaja sobre el resto de los participantes. La segunda etapa, la más larga de todas, se caracterizó por las elevadas veloci-

dades medias que se alcanzaron, superiores a los 80 kilómetros por hora. El potente Lada de Lartigue marcaba el mejor crono, imponiéndose a un excelente Miguel Prieto, que se colocaba segundo de la general. «Las niñas» también tuvieron una buena actuación, colocándose en duodécima posición, dos puestos por delante de Torrens-Armeñol, clasificación impensable en la salida.

En la tercera etapa Lartigue prosiguió con su dominio, mientras que de nuevo Prieto protagonizaba una gran carrera acabando cuarto de la etapa y manteniendo su segundo puesto en la general. Begoña y Susi eran décimas y subían un puesto en la general. De momento, y ante unas etapas en las que la arena aparecerá en mayor medida, los miembros del equipo Nissan, capitaneados por Paco Crous, están cumpliendo los objetivos marcados antes de la salida.

En motos Joineaux, con Suzuki, marcha el primero, seguido por Titone, con Honda; Rigodeau, con Yamaha; Domet, con KTM, y Loiseaux, con BMW.

Victor Piccione
Enviado especial

CLASIFICACION PROVISIONAL

- 1.º Lartigue-Ponte (Lada Niva); 2.º Prieto-Juvanteny (Nissan Patrol diesel), a 27 m.; 3.º Andretto-De Simoni (Mitsubishi Pajero), a 49 m.; 4.º Marreau-Marreau (Renault 18), a 39 m.; 5.º Rahier-Batiffoulier (Mitsubishi Pajero), a 1 h. 4 m.; 6.º Clement-Nicolle (Toyota Tercel), a 1 h. 12 m. 11.º Kaibel-Cabal (Nissan Patrol diesel), a 2 h. 2 m.



DOS RUEDAS

ESTRENO EN JEREZ

AUNQUE con algunos problemas de organización, que sin duda la experiencia y el rodaje harán desaparecer, se ha celebrado el I Premio Internacional de Velocidad de Jerez, puntuable para el Campeonato de España, que ha servido de rodaje a algunos de los equipos españoles que participarán en el mundial, pero en el que sólo un piloto foráneo, Alan Carter, estaba presente.

Nieto, Herreros y Aspar, los tres hombres de Derbi, garantizaron el espectáculo en clase pequeña, alternándose constantemente en las posiciones de cabeza, ya que había libertad dentro del equipo y todos ellos querían ganar. Al final ganó Aspar seguido de Nieto y Herreros. Tras ellos y a casi un minuto entró Rodríguez. La carrera de 125 fue un recital en solitario del piloto alicantino Sánchez Marín, que no tuvo problemas y rodó en cabeza desde el principio. Por detrás, González Nicolás nada tenía que hacer salvo asegurar su segunda plaza, una vez que Manuel Hernández se cayera en la octava vuelta.

Otra cosa fue el cuarto de litro, donde los hombres del equipo Campsa, Sito Pons y Carlos Cardús hicieron doblete, distanciando en once segundos a la figura de J. J. Cobas, Alan Carter. La carrera se inició a un ritmo infernal implantado por Boronat, que se vio obligado a abandonar en la vuelta nueve como consecuencia del castigo que había sufrido su mecánica. Tras este abandono, Cardús se co-

locó en cabeza manteniendo el mismo ritmo para despegarse de Carter y Echaide, que iban a su rueda. Mientras tanto, el imprevisible Sito Pons, que había efectuado una mala salida, comenzó a remontar vertiginosamente y a cinco vueltas del final tomaba la cabeza rodando por debajo de los dos minutos, y manteniendo su posición hasta llegar a la meta.

El programa se completó con la carrera de TT2, que ganó Cavestany con la F-750, una nueva modalidad que permite competir juntas a las 500 y 750 de Gran Premio. En esta prueba, Juan Garriga y su Cagiva no dieron opción a ninguno de sus adversarios. El segundo puesto fue para Pérez Rubio con Suzuki, a casi doce segundos del vencedor, y la tercera plaza se la adjudicó Boronat.



CLASIFICACIONES

- SENIOR 80 cc.—1.º, J. Martínez «Aspar» (Derbi); 2.º, Angel Nieto (Derbi), a 1-07; 3.º, Herreros (Derbi), a 1-44.
- SENIOR 125 cc.—1.º, Sánchez Marín (MBA); 2.º, González «Nani» (MBA), a 21-60; 3.º, Oliveros (Sanve), a 53-17.
- SENIOR 250 cc.—1.º, Sito Pons (Campsa); 2.º, Cardús (Campsa), a 3-04; 3.º, Carter (J. J. Cobas), a 13-68.
- SENIOR F-750 cc.—1.º, Garriga (Cagiva); 2.º, Pérez Rubio (Suzuki), a 12-17; 3.º, Boronat (Yamaha), a 27-82.
- SENIOR TT2.—1.º, Cavestany (Yamaha); 2.º, Fernández (Yamaha), a 10-41; 3.º, Casas (Yamaha), a 38-94.



TURISMOS

LOS ROVER GANARON EN MONZA

LOS Rover han ganado la primera carrera del Campeonato de Europa de Turismos que se ha disputado en el circuito de Monza. Los Volvo, este año preparados por RAS en Bélgica, mandaron la primera parte de la carrera hasta que tanto el de Cecotto-Lindstrom, que tuvo una avería de la centralita electrónica de la inyección, como el de Olofsson-Grandberg, que rompió la junta de culata, tuvieron que abandonar. Fue entonces cuando los Rover tomaron la cabeza, primero por medio de Schlessler-Hahne, hasta que el segundo nombrado se salió de la pista, y posteriormente por medio de Walkinshaw-Percy, que pasaron la meta vencedores, seguidos por el tercer coche de la marca, conducido por Allam-Joosen.

En tercera posición entró el BMW 635 de Quester-Rensing, seguido del BMW 325i de Vogt-Ostreich, que ganaron la división hasta 2.500 centímetros cúbicos después de que el Mercedes 190 2,3/16 de Snobeck-Cudini perdieran algún tiempo en el box reparando una fuga de aceite. El Mercedes de los franceses terminó quinto a una vuelta del BMW.

RALLYES

BASSAS-GTV 6: EQUIPO FELIZ

SATISFACCION en el clan Alfa Romeo-Pep

Bassas tras el Rallye RACE-Costa Blanca. En su primera salida con el GTV-6 Grupo A, el piloto catalán logró el sexto puesto en la general y el segundo en su grupo después de haber perdido tres minutos a causa de una penalización por haber llegado a un control con retraso —se le bloqueó el freno de mano— y dos más en el segundo tramo, al aflojarse los amortiguadores delanteros.

A la llegada Bassas se mostraba encantado por el comportamiento del coche, aunque muy cansado —necesitó que le dieran masajes en los brazos— por el mayor esfuerzo que necesita la conducción de este coche con respecto al R-11 Turbo.



En estos días el equipo está realizando las últimas negociaciones con patrocinadores para cubrir el presupuesto total de la temporada.

FEDERACION

CONVOCADO EL PLENO

YA hay fecha para el pleno de la Federación Española de Automovilismo. El actual presidente, Carlos Gracia, lo ha convocado para el próximo 8 de abril y no se descarta la posibilidad de que presente su dimisión si así lo pide la mayoría de los miembros de la asamblea



BOXES



RENE Metge, vencedor en tres ocasiones del Rallye París-Dakar, será el encargado de trazar el itinerario de la prueba para el próximo año. Gilbert Sabine, padre de Thierry, ha tomado las riendas de la organización TSO, mientras que el director financiero será Patrick Verdoy, el hombre que reveló a Sabine tras su desaparición. El París-Dakar-87 está asegurado, pero faltarán dos equipos de relieve: Porsche, que da por concluida su experiencia en esta prueba tras terminar la puesta a punto del Porsche 959, y BMW, que no quiere luchar en una prueba de tan larga duración, aunque no renunciará a su piloto-motorista fetiche, Gaston Rahier.

JUAN Serdá correrá el campeonato francés de Fórmula Renault Turbo. El piloto catalán corrió ya el año pasado con un coche de segunda fila dentro de esa categoría reservada a los coches más veteranos. Serdá correrá con un Martini MK-41 apoyado por Motul y el presupuesto barajado es del orden de cuatro millones de pesetas. El programa de Serdá estará compuesto por trece carreras y entre ellas des-

taca la final de las Copas Renault que se disputará en el Jarama.

LA tragedia del Rallye de Portugal ya está teniendo repercusiones en otras pruebas del Campeonato Mundial. Por de pronto el Rallye de Francia, que antes se conocía como Tour de Corse, va a perder una de sus pruebas más populares, el tramo de Figarella, muy próximo a la ciudad de Bastia, ya que en esta prueba se acumulaba una cantidad ingente de público.

EL equipo Jaguar de resistencia está ya preparado para hacer frente a los todopoderosos Porsche. Los Jaguar XJR6 preparados por el equipo TWR, el mismo que ha estado gestionando las participaciones de Jaguar y Rover en el Campeonato Europeo de Turismos. Los pilotos para los dos coches serán Derek Warwick, el antiguo piloto de Renault en Fórmula 1, y Eddie Cheever, también piloto de Fórmula 1 en Alfa Romeo, junto con Gianfranco Brancatelli y Jean Louis Schlesler.

FERRARI mira con muy buenos ojos la tecnología japonesa y después de haber estado utilizando durante mucho tiempo los turbocompresores de origen alemán KKK es posible que pase a utilizar los IHI japoneses que tan buen resultado dan en los Williams-Honda.

LA revista «Mundo Aventura» y la Cooperativa Todo Terreno de

Madrid han organizado para el próximo mes de octubre el I Rallye Madrid-Las Palmas-Nuakchott (Mauritania). Esta prueba, pensada como una mezcla de competición y aventura, discurrirá en su mayor parte fuera de toda ruta o camino trazado y en cada vehículo podrá ir un máximo de cuatro personas. El plazo de inscripción está abierto hasta el 1 de septiembre y el precio para un coche todoterreno más conductor es de 175.000 pesetas y para las motos 100.000 pesetas.

YA terminó el Camel Trophy-86, edición en la que el equipo canario ha logrado un merecido, y luchado tercer puesto, por detrás de Francia e Italia. Por su parte, el equipo peninsular, que en las tres últimas pruebas tuvo que padecer numerosos problemas, ha quedado en décima posición.

STUCK-Gardner-Akin, con un Porsche 962, han ganado las 12 Horas de Sebring, tercera prueba de la serie IMSA norteamericana.

JOAQUIM SANTOS, el piloto del equipo Ford Diablolique que protagonizó el terrible accidente del Rallye de Portugal, ha sido el vencedor, al volante de un Ford RS 200, del Rallye de Figueira de Foz. Esta es la segunda victoria de este coche, después de la conseguida por el belga Robert Droogmans en el Critérium de la Ardenas.

SAFARI

VENTAJA DE WAALDEGARD

EL sueco Bjorn Waaldegard manda el Rallye Safari al término de la primera etapa Nairobi-Kilimanjaro-Mtito Andei-Nairobi, de 1.295 kilómetros. El piloto sueco, al volante de su Toyota, lleva una ventaja de cuatro minutos a su ex compañero y vencedor del año pasado, Juha Kankkunen, que conduce uno de los dos Peugeot 205 Turbo 16.

En la tercera posición, ya a un cuarto de hora, se encuentra Mikki Biasión, con uno de los Lancia Rally Abarth oficiales, el único que ha mantenido el ritmo de los hombres de cabeza. Biasión debe ahora resistir el ataque de Erwin Weber, que este año ha cambiado el Opel por un Toyota; de Metha, con el otro Peugeot 205 Turbo 16; y de Thorp, con el tercer Toyota. El resto de los pilotos en carrera están ya a más de media hora de este último.

La clasificación provisional al término de la primera etapa es: 1.º, Waldegard-Challager (Toyota Celica Turbo); 2.º, Kankkunen-Piironen (Peugeot 205 Turbo 16), a 4 minutos; 3.º, Biasión-Siviero (Lancia Rally Abarth), a 15 minu-



tos; 4.º, Weber-Wagner (Toyota Celica Turbo), a 20 minutos; 5.º, Metha-Combes (Peugeot 205 Turbo 16), a 23 minutos; 6.º, Thorp-Thorzelius (Toyota Celica Turbo), a 27 minutos; 7.º, Kirkland-Nixon (Subaru Leone Turbo), a 58 minutos.

La prueba terminará el miércoles.

PERDIDA

DE ANGELIS NO PARA

ESTA claro que Elio de Angelis no es amante de los paseos y por este motivo fue capaz de recorrerse más de la mitad del circuito de Jacarepagua, en Brasil des-



EL MITO CONTINUA

GTI



MOTOR Disposición: Delantero, transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. (81 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica K. Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 15,8 mkg., a 3.100 rpm.

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

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

FRENOS Sistema: Discos a las 4 ruedas, delanteros ventilados.

SUSPENSIONES Tipo: Delantera independiente, trasera semiindependiente.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 HR 13.

PESO En orden de marcha: 940 kgs.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
Golf GT	1.595	75	155	8,4	7,54	106
Golf GT 4 P	1.595	75	155	8,4	7,54	106
Golf Syncro	1.781	90	178	7,6	—	—
Golf GTI	1.781	112	189	8,6	9,90	—
Golf GTI 16 V.	1.781	139	208	9,1	—	—
Golf GTD 2P	1.588	54	148	5,7	5,38	—
Golf GTD 4P	1.588	54	148	5,7	5,38	—
Golf GTD TD	1.588	70	155	6,7	6,61	—



Tarjetas Pos

Motor 16

A CABA de ser publicada en Francia la edición 1986 de la «*Guía Michelin*», el gran clásico del género, considerada por todos los expertos como la mejor del mundo, al menos para los restaurantes y hoteles de Francia, ya que en sus ediciones para España y Portugal, para Italia o para otros países, la *Michelin* deja algo que desear y muestra partidismo y parcialidad en exceso favorables a los locales de cocina francesa y regentados por franceses, como es el caso de esas dos estrellas del aburridísimo *Neichel*, de Barcelona.

Con una venta superior al millón de ejemplares anual, la *Michelin*, que vale 85 francos, es un negocio redondo.

Desde hace muchos años, setenta y siete exactamente, aparece con la misma presentación: sobria, incluso severa. Cartón rojo y letras negras. La metodología interna es igual. Rigurosa, implacablemente ordenada, sin literatura y todo a base de semiótica, es decir, de signos sin comentarios ni literatura. Pero las estrellas de la *Michelin* son buscadas con avidez por los profesionales franceses, ya que siguen constituyendo la mejor y más honesta garantía de su calidad.

La *Michelin 86* informa sobre 10.405



Michelin 86

establecimientos, de los cuales son 6.604 hoteles, repartidos en 4.586 localidades de Francia. Cita 2.998 restaurantes con menús de menos de 60 francos y ofrece 614 planos de ciudades y villas con sus principales monumentos. Esencialmente destinada al automovilista, la *Michelin* proporciona direcciones y teléfonos de 7.127 garajes y agentes de autos.

Para ello cuenta con un auténtico

ejército de controladores anónimos que recorren Francia sin cesar a lo largo del año, revisando clasificaciones y haciendo temblar al pequeño mundo de la hostelería gala. Pero los cocineros franceses saben que una consagración en la *Michelin* equivale a una consagración mundial.

Cada año, la aparición de la *Michelin* suscita disgustos suicidarios en aquellos que, por una razón o por otra, han perdido estrellas.

Es como si, de repente, en la Biblia desaparecieran *Moisés* y *Aarón* o fueran borrados los profetas *Isaías* y *Jeremías*.

Así, pierde una estrella el célebre *Laurent* de los Campos Elíseos, de París, así como el excelente *Bourrier*, de Neuilly, junto con otros cinco o seis en provincias.

La crítica especializada ha reprochado a la versión 86 de la *Michelin*, que acaba de cambiar de director, una cierta precipitación en los juicios, que contrasta con la tremenda prudencia y lentitud tortaguesca de las evaluaciones en el pasado. Pero, sea como sea, la *Michelin* sigue siendo el mejor instrumento para el conocimiento de la Francia gastronómica.



adidas  colección Lendl 86,
ivan incluido

La nueva colección Lendl 86 incluye todo el equipo que luce Ivan en competición. Zapatillas de tenis como la Lendl SUPREME. Capaces de aguantar con toda comodidad torneo tras torneo. La raqueta campeona Lendl GTX PRO-T. Grafito, fibra de vidrio y Kevlar. Precisa y equilibrada para ganar en tacto y estabilidad. La gama textil Lendl. El traje de Ivan. Funcional. Muy personal. Ahora con más colores para quien elige ser como los campeones. Incluido Ivan.



BALLESTA



Tarjetas Postales



Xavier Domingo

A CABA de ser publicada en Francia la edición 1986 de la «*Guía Michelin*», el gran clásico del género, considerada por todos los expertos como la mejor del mundo, al menos para los restaurantes y hoteles de Francia, ya que en sus ediciones para España y Portugal, para Italia o para otros países, la *Michelin* deja algo que desear y muestra partidismo y parcialidad en exceso favorables a los locales de cocina francesa y regentados por franceses, como es el caso de esas dos estrellas del aburridísimo *Neichel*, de Barcelona.

Con una venta superior al millón de ejemplares anual, la *Michelin*, que vale 85 francos, es un negocio redondo.

Desde hace muchos años, setenta y siete exactamente, aparece con la misma presentación: sobria, incluso severa. Cartoné rojo y letras negras. La metodología interna es igual. Rigurosa, implacablemente ordenada, sin literatura y todo a base de semiótica, es decir, de signos sin comentarios ni literatura. Pero las estrellas de la *Michelin* son buscadas con avidez por los profesionales franceses, ya que siguen constituyendo la mejor y más honesta garantía de su calidad.

La *Michelin 86* informa sobre 10.405

Michelin 86

establecimientos, de los cuales son 6.604 hoteles, repartidos en 4.586 localidades de Francia. Cita 2.998 restaurantes con menús de menos de 60 francos y ofrece 614 planos de ciudades y villas con sus principales monumentos. Esencialmente destinada al automovilista, la *Michelin* proporciona direcciones y teléfonos de 7.127 garajes y agentes de autos.

Para ello cuenta con un auténtico

ejército de controladores anónimos que recorren Francia sin cesar a lo largo del año, revisando clasificaciones y haciendo temblar al pequeño mundo de la hostelería gala. Pero los cocineros franceses saben que una consagración en la *Michelin* equivale a una consagración mundial.

Cada año, la aparición de la *Michelin* suscita disgustos suicidarios en aquellos que, por una razón o por otra, han perdido estrellas.

Es como si, de repente, en la Biblia desaparecieran *Moisés* y *Aarón* o fueran borrados los profetas *Isaías* y *Jeremías*.

Así, pierde una estrella el célebre *Laurent* de los Campos Elíseos, de París, así como el excelente *Bourrier*, de Neuilly, junto con otros cinco o seis en provincias.

La crítica especializada ha reprochado a la versión 86 de la *Michelin*, que acaba de cambiar de director, una cierta precipitación en los juicios, que contrasta con la tremenda prudencia y lentitud tortuguésca de las evaluaciones en el pasado. Pero, sea como sea, la *Michelin* sigue siendo el mejor instrumento para el conocimiento de la Francia gastronómica.

SERIE PRODUCCION

74



VOLKSWAGEN GOLF

DESDE su lanzamiento, el Golf ha sido el coche favorito de una buena parte de la juventud española. Los últimos retoques, que dan a la carrocería unas formas más redondeadas, datan de septiembre de 1983. Hay dos versiones diferentes de gasolina, una con 75 y otra con 112 caballos de potencia, y otras dos diesel, una de ellas sobrealimentada

por un turbo. Son coches muy amplios en relación con su tamaño. El modelo «cumbre» de la gama es el GTi, que ofrece unas prestaciones altas y tiene un comportamiento a prueba de los conductores más rápidos y exigentes. El acabado es bueno, aunque el equipamiento es escaso, y el manejo de la caja de cambios presenta algunos problemas.



Motor 16

adidas  colección Lendl 86,
ivan incluido

La nueva colección Lendl 86 incluye todo el equipo que luce Ivan en competición. Zapatillas de tenis como la Lendl SUPREME. Capaces de aguantar con toda comodidad torneo tras torneo. La raqueta campeona Lendl GTX PRO-T. Grafito, fibra de vidrio y Kevlar. Precisa y equilibrada para ganar en tacto y estabilidad. La gama textil Lendl. El traje de Ivan. Funcional. Muy personal. Ahora con más colores para quien elige ser como los campeones. Incluido Ivan.

GARIBALDI



SITO PONS
2.º clasificado
en Daytona



CARLOS CARDUS
5.º clasificado
en Daytona

GARIBALDI 

SICILIA, 174-176, 08013-BARCELONA - TEL. 245 63 05

A FONDO CON LOS PEUGEOT 505 AUTOMATICOS

MOTOR SEMANAL 16 GRUPO

5 de abril 1986

Núm. 128 • 200 ptas.

6 EXCLUSIVAS



Fiat Ritmo



Ford Sierra
3 volúmenes



Lancia
Beta



R-25 3 volúmenes



Citroën AX

FOTOS
ESPIA



Ford Sierra Restyling