

ESPECIAL
EXPOMOVIL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

10 de mayo 1986

Núm. 133 • 200 ptas.

PARA LOS 90



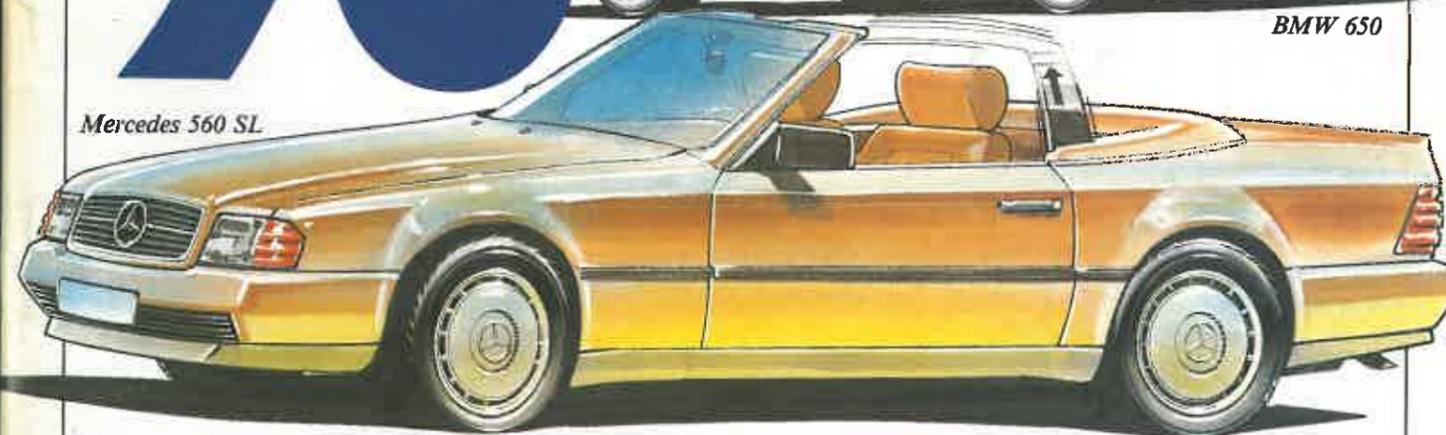
Alfa 164
Coupé



Jaguar
XJ 30



BMW 650



Mercedes 560 SL

COMPARATIVA: LOS UTILITARIOS MAS COMPLETOS





Tu Sprint.



ALFA ROMEO SPRINT

Un exclusivo coupé concebido para ser un auténtico deportivo y no un modelo mejorado de una masiva serie de producción.

A sus mandos sentirás la pasión de conducir un Alfa Romeo. Arranca su motor boxer de 1.490 cc. Escucha su sonido. Inconfundible. Mete primera. Ahí está la aceleración. Segunda. Rápido, muy rápido. Tercera. Los 105 CV. de potencia empiezan a estar a pleno rendimiento. Llegan las curvas. Adelante.

Aprecia su temperamento y el trabajo de los ingenieros de Alfa Romeo. Su centro de gravedad confiere al Sprint una estabilidad que no posee ningún otro automóvil del mundo.

Y cuando hayas comprobado sus cualidades técnicas, vuelve a mirar su exclusiva línea exterior, compatible con una asombrosa capacidad interior. Para entonces, hay algo que tendrás muy claro: el Sprint va a ser tu deportivo. **SPRINT ●: 1.745.000 Ptas. IVA incluido.**

ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S.A.
Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16.4. MADRID.



SERIE PRODUCCION

10

PENSADORES Y AUTOMOVILES:
POR UN COCHE MAS HUMANIZADO. PAG. 35



AUDI QUATTRO

EN el Salón de Ginebra de 1980, Audi presentó un nuevo modelo que iba a suponer una revolución en el mundo de los rallyes: el Audi Quattro. Desde entonces, todas las marcas interesadas en este campeonato han adoptado la solución de las cuatro ruedas motrices en sus vehículos. Más adelante apareció una versión evolucionada, el Sport, con una distancia entre ejes 30

centímetros más corta que hace aumentar su manejabilidad. El Quattro primitivo, con un motor de cinco cilindros y sobrealimentado por un turbocompresor, desarrolla una potencia de 200 caballos, que en el más reciente se ve aumentada hasta los 300 gracias a una culata de cuatro válvulas por cilindro. De todas formas, este último no se vende en España.



Motor 16

mpo notos

ermoso espectáculo nos brindó el Circo del Jarama el pasado fin de semana. El deportivo estaba sobradamente curado: comienzo de temporada, las novedades de todas las máquinas y española en las cuatro categorías. Espectáculo, el público, miles y miles y sobre todo, miles de motos, con muchos lugares más lejanos de España. La obvia, el motociclismo es el espectáculo del mundo del deporte del motor, el único capaz de mover a más de las y meterlas en un circuito a pesar de circulación y el frío invernal de



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. 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. (INFORMESA). 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.



38 FRENTE A FRENTE Todos contra todos

47 AL VOLANTE Volvo 480 ES

51 COMPRAR Y VENDER

57 CUENTENOS SU CASO

62 GENTE SOBRE RUEDAS La vida en Rolls

67 DEPORTE Copa Polo

68 Fórmula 3000

72 Motos: GP de España

77 A todo gas



78 Rallye de Córcega

82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Durante muchos años el motociclismo ha sido la disciplina deportiva que más triunfos internacionales dio a España, y con un puñado de pilotos en las categorías más modestas. La situación puede verse repetida y aumentada a poco que las autoridades deportivas ayuden y colaboren. Ayudas a los fabricantes, a la financiación, franquicias fiscales a las motos de competición, fórmulas de promoción para descubrir y dar salida a los nuevos valores y nuevos circuitos, para no volver al tercermundismo de las carreras entre bordillos y farolas asesinas.

Viendo los aparcamientos de motos en el Jarama, pensamos qué sería si las tiendas españolas pudieran vender sus motos a los precios del resto de países europeos. Porque en España una moto sigue siendo muy cara, en ocasiones más que un coche de tipo medio e innalzable para los aficionados más jóvenes. Pero ni siquiera pagando podemos disfrutar de todos los modelos que se fabrican en Europa y Japón y debemos conformarnos con el corto catálogo que los actuales cupos de importación autoriza la Administración, muy lejos aún de la verdadera demanda de los aficionados.

Prueba de esta pobre oferta del mercado ha sido el pasado Salón de la Moto celebrado en Valladolid, con más pena que gloria y publicitado con una imagen cutre y decadente.

Pero mientras la afición da ejemplos como el del Jarama, la Federación Española de Motociclismo ha de seguir haciendo milagros de contabilidad para estirar los escasos 81 millones de pesetas de presupuesto que le concede anualmente el Consejo Superior de Deportes. Sólo la carrera del Jarama costó 50 millones de pesetas. Además han de luchar con la presión ecologista desatada en algunas Administraciones autónomas, que pretenden prohibir la circulación de motocicletas, fuera de cualquier camino no asfaltado, lo que supondría la muerte de muchas industrias y de especialidades tan bonitas como el trial y el enduro, que hacen furor en Europa y de las que España fuimos pioneros triunfadores.

REVOLUCION 4 x 4

QUATTRO



MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. **Número de cilindros:** 5, en línea. **Cilindrada:** 2.144 c.c. (79,5 x 86,4 mm.). **Cigüeñal:** De 6 apoyos. **Distribución:** Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. **Alimentación:** Inyección mecánica, con turbo. **Compresión:** 7 a 1. **Tipo de carburante:** Gasolina de 97 octanos. **Capacidad del depósito:** 90 litros. **Potencia máxima:** 200 CV a 5.500 rpm. **Par máximo:** 29,1 mkg. a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas. **Caja de cambio:** Manual, de 5 marchas. **Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha:** 1.ª, 7,7 km/h.; 2.ª, 13,1 km/h.; 3.ª, 19,0 km/h.; 4.ª, 25,9 km/h.; 5.ª, 35,7 km/h. **Embrague:** Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. **Vueltas de volante entre topes:** 3,5. **Diámetro de giro:** 11,3 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6 x 15 pulgadas. **Neumáticos:** 215/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.300 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/km. 15.000 km/uso	Probado en el número
Quattro	2.144	200	222	9,1	1,56	—

Motor 16



ALFA ROMEO SPRINT

Un exclusivo coupé concebido para ser un auténtico deportivo y no un modelo mejorado de una masiva serie de producción.

A sus mandos sentirás la pasión de conducir un Alfa Romeo. Arranca su motor boxer de 1.490 cc. Escucha su sonido. Inconfundible. Mete primera. Ahí está la aceleración. Segunda. Rápido, muy rápido. Tercera. Los 105 CV. de potencia empiezan a estar a pleno rendimiento. Llegan las curvas. Adelante.

Aprecia su temperamento y el trabajo de los ingenieros de Alfa Romeo. Su centro de gravedad confiere al Sprint una estabilidad que no posee ningún otro automóvil del mundo.

Y cuando hayas comprobado sus cualidades técnicas, vuelve a mirar su exclusiva línea exterior, compatible con una asombrosa capacidad interior. Para entonces, hay algo que tendrás muy claro: el Sprint va a ser tu deportivo.

SPRINT ●: 1.745.000 Ptas. IVA incluido.

ALFA ROMEO ESPAÑOLA, S.A.
Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 16,4. MADRID.



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. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso J. Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benet, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lia Levit (Argentina); Michel Melleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan G. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaria: Nieves de Vicente. 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. Rúa. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.

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

Director gerente: José Luis Virumbrales.

Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios: Calle Hermanos García Noblejas, 41. Madrid-28037. Teléfonos: 407 27 00 - 407 41 00. Télex 43974 nyre e. Suscripciones: Concha R. Alvarez-Monteserín. Teléfono: 268 04 02-03.

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

Es una publicación del GPC 16. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.



SUMARIO

- 4 PUNTO DE MIRA
- 6 LO ULTIMO De aquí a tres años
- 13 AL VOLANTE Prisma 1600 ie y 4 x 4
- 17 ACTUALIDAD Expomóvil
- 27 MERCADO Ecos de la semana
- 28 Precios de coches nuevos
- 32 Precios de coches usados
- 33 Precios motos
- 38 FRENTE A FRENTE Todos contra todos
- 47 AL VOLANTE Volvo 480 ES
- 51 COMPRAR Y VENDER
- 57 CUENTENOS SU CASO
- 62 GENTE SOBRE RUEDAS La vida en Rolls
- 67 DEPORTE Copa Polo
- 68 Fórmula 3000
- 72 Motos: GP de España
- 77 A todo gas



13 AL VOLANTE Prisma 1600 ie y 4 x 4
17 ACTUALIDAD Expomóvil
27 MERCADO Ecos de la semana
28 Precios de coches nuevos
32 Precios de coches usados
33 Precios motos



38 FRENTE A FRENTE Todos contra todos
47 AL VOLANTE Volvo 480 ES
51 COMPRAR Y VENDER
57 CUENTENOS SU CASO
62 GENTE SOBRE RUEDAS La vida en Rolls
67 DEPORTE Copa Polo
68 Fórmula 3000
72 Motos: GP de España
77 A todo gas



78 Rallye de Córcega
82 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Tiempo de motos

QUE hermoso espectáculo nos brindó el Circuito del Jarama el pasado fin de semana. El deportivo estaba sobradamente asegurado: comienzo de temporada, los mejores pilotos, novedades de todas las máquinas y participación española en las cuatro categorías. Pero había otro espectáculo, el público, miles y miles de aficionados y sobre todo, miles de motos, con matriculas de los lugares más lejanos de España. La conclusión es obvia, el motociclismo es el espectáculo número uno del mundo del deporte del motor en nuestro país, el único capaz de mover a más de cien mil personas y meterlas en un circuito a pesar de los atascos de circulación y el frío invernal de mayo.



Durante muchos años el motociclismo ha sido la disciplina deportiva que más triunfos internacionales dio a España, y con un puñado de pilotos en las categorías más modestas. La situación puede verse repetida y aumentada a poco que las autoridades deportivas ayuden y colaboren. Ayudas a los fabricantes, a la financiación, franquicias fiscales a las motos de competición, fórmulas de promoción para descubrir y dar salida a los nuevos valores y nuevos circuitos, para no volver al tercermundismo de las carreras entre bordillos y farolas asesinas.

Viendo los aparcamientos de motos en el Jarama, pensamos qué sería si las tiendas españolas pudieran vender sus motos a los precios del resto de países europeos. Porque en España una moto sigue siendo muy cara, en ocasiones más que un coche de tipo medio e innalzable para los aficionados más jóvenes. Pero ni siquiera pagando podemos disfrutar de todos los modelos que se fabrican en Europa y Japón y debemos conformarnos con el corto catálogo que los actuales cupos de importación autoriza la Administración, muy lejos aún de la verdadera demanda de los aficionados.

Prueba de esta pobre oferta del mercado ha sido el pasado Salón de la Moto celebrado en Valladolid, con más pena que gloria y publicitado con una imagen cutre y decadente.

Pero mientras la afición da ejemplos como el del Jarama, la Federación Española de Motociclismo ha de seguir haciendo milagros de contabilidad para estirar los escasos 81 millones de pesetas de presupuesto que le concede anualmente el Consejo Superior de Deportes. Sólo la carrera del Jarama costó 50 millones de pesetas. Además han de luchar con la presión ecologista desatada en algunas Administraciones autónomas, que pretenden prohibir la circulación de motocicletas, fuera de cualquier camino no asfaltado, lo que supondría la muerte de muchas industrias y de especialidades tan bonitas como el trial y el enduro, que hacen furor en Europa y de las que España fuimos pioneros triunfadores.

En la movida



En la pasada

- Los coches pequeños y poco lujosos.
- Llevar el coche limpio.
- Los autorradios con auriculares.
- Apostar por Nelson Piquet
- Comprarse un Suzuki y correr la Challenge.
- Los coches pequeños con aire acondicionado.
- Los coches con ostentación y grandes alerones.
- Los desodorantes para coche.
- Los radiocassettes a todo volumen.
- Apostar por Keke Rosberg.
- Utilizar un Suzuki para ir a tomar copas.
- Los coches grandes con calefacción en los asientos.



HONDA

LA CONQUISTA DE AMERICA

HONDA ha creado en Estados Unidos la división Acura para vender coches de lujo y deportivos. American Honda se ha convertido en el cuarto fabricante americano, detrás de General Motors, Ford y Chrysler, pero por delante de American Motor, a base de coches de la gama baja. La nueva división Acura pretende vender 58.000 unidades anuales.

FIAT HISPANIA

NUEVO PRESIDENTE

PAOLO Bernardeli, director comercial de Fiat Auto, ha sido nombrado presidente honorario de Fiat Hispania, en sustitución de Firmino Soria, que ha ocupado el cargo hasta su jubila-

ción. Bernardeli contará con la colaboración de Luigi Michetti, nuevo vicepresidente de la marca en España. Por otra parte, las redes comerciales de Fiat y Lancia se separarán en breve, aunque los concesionarios podrán mantener las dos con el requisito de disponer de exposiciones separadas.



GRAN BRETAÑA

COCHES DE SALDO

EL Asda-MFI, la tercera cadena británica de almacenes dedicados a la venta de objetos rebajados y de saldo, quiere entrar también en el campo de la venta de automóviles.

Han creado la división Asdadrive, que ofrecerá coches con un descuento respecto al precio de fábrica, que obtendrán a base de renunciar a una parte de la comisión de venta. Los responsables del proyecto esperan obtener beneficios a base del número de coches que esperan vender.

También han contemplado el que deberán tener un servicio de taller para atender los coches que vendan.

Este intento británico es semejante al que realizaron en Francia los establecimientos Leclere, que al final tuvieron que claudicar ante las presiones de las redes comerciales de las marcas.

PSA

¡FIRE!

LOS cálculos realizados por el grupo Fiat cuando se decidió a construir la planta de motores Fire, en Termoli, se han demostrado equivocados. La demanda que tienen los modelos Uno,



Y.10 y Panda, que utilizan este grupo propulsor, es tal que han tenido que resucitar el motor 903 centímetros cúbicos para atender una cierta demanda del Uno.

Se dice que los dirigentes del grupo italiano estarían intentando convencer a los de PSA para que éstos construyan su factoría en el sur de Francia, cuya producción sería, en parte, destinada a las marcas francesas —Citroën AX y Peugeot 105—, así como a las marcas del grupo Fiat, y también para suministrar a Ford.



MOTOS

GILERA, TURISMO Y «TRAIL»

PARA los jóvenes aficionados al motociclismo, Moto Vespa acaba de poner en el mercado dos nuevos modelos de Gilera, en la categoría de los 125 centímetros cúbicos: la RV 125 en versión turismo y la RX 125 Arizona en tipo «trail», para los que gustan salirse del

asfalto. Ambas disponen de un motor de 124,3 c.c., monocilíndrico, que proporciona 20 caballos en la versión turismo y 19 en la Arizona. En las dos puede instalarse opcionalmente arranque eléctrico. La suspensión delantera, por horquilla telescópica, lleva sistema «anti-dive», y la trasera es del tipo de brazo oscilante, con sistema «monodrive». El modelo RV tiene un precio, incluido IVA, de 384.720 pesetas y de 380.688 pesetas para el RX. El arranque eléctrico opcional cuesta 15.000 pesetas.



INGENIERIA

ALEMANIA NO OLVIDA A RICART

LA vida del ingeniero español Wilfredo Ricart, creador entre otros modelos de los legendarios Pegaso, interesa a los alemanes. Para conocer en profundidad a este hombre a través de sus amigos y colaboradores, un equipo de televisión alemán se desplazó hasta Barcelona a realizar «in situ» el reportaje. Además, como complemento, se filmaron escenas con varios Pegasos deportivos representando una carrera de los años cincuenta en Montjuich con cinco vehículos cedidos por coleccionistas, y un Z-103 de Enasa.

TRANSPORTE

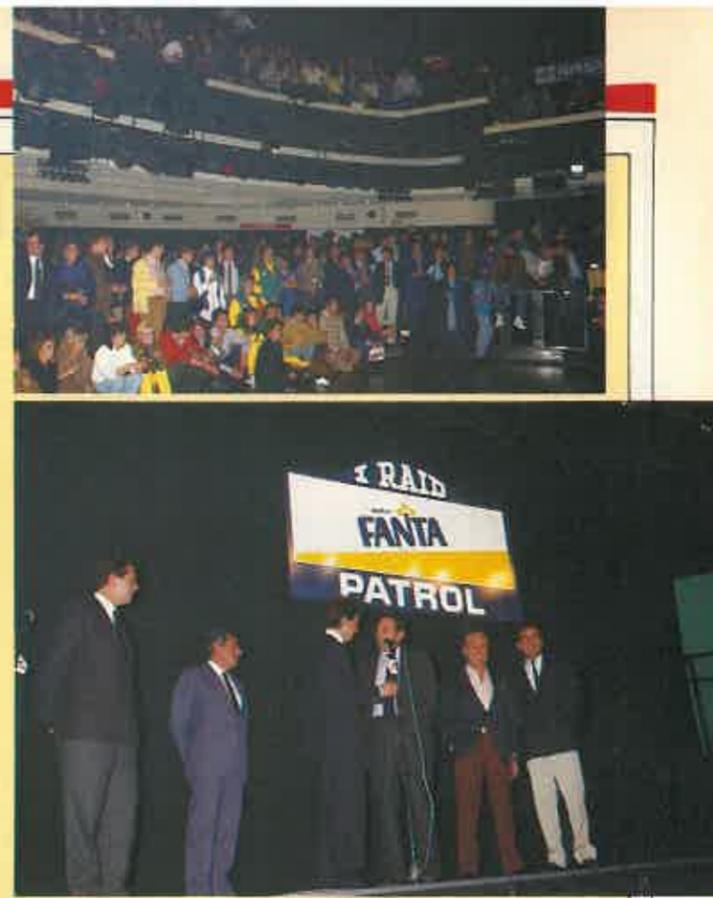
LO ULTIMO DE MERCEDES

EL fabricante alemán Mercedes Benz ha logrado su nueva gama de furgonetas, que reemplazarán en el mercado a las conocidas «furgonetas Düsseldorf».

FIESTA

RAID FANTA-PATROL

EN una fiesta celebrada en la discoteca Pachá, de Madrid, a la que asistieron más de dos mil personas, se presentó el I Raid Fanta-Patrol, que saldrá de Málaga el próximo 14 de junio para recorrer más de 3.000 kilómetros en Marruecos. El director de promoción de la compañía Coca-Cola de España, Fernando Scarpa, que ofreció los detalles del Raid, dijo que ya se habían recibido más de un millón de cartas para participar en el concurso, que seleccionará a las personas que formarán los equipos de esta nueva aventura africana.



Este nuevo programa de vehículos ligeros abarca una gama de las 4,6 a 7,5 toneladas de peso total admisible, con variantes de carga reducida y aumento de carga remolcada, que podrá formar trenes de hasta 15 toneladas. En total se fabri-



carán hasta siete modelos básicos, cuatro escalonamientos de potencias, de 72 a 115 caballos, cuatro cate-

gorías de peso, tres diferentes distancias entre ejes (de 3,15 a 4,25 metros), y dos alturas interiores (1,78 y 1,94 metros).

El nuevo diseño ha logrado reducir hasta un 24 por 100 el coeficiente aerodinámico y se han eliminado muchos ruidos en marcha. Las piezas expuestas a golpes se han realizado en plástico, se ha mejorado el acceso de carga y los tiempos de mantenimiento se han reducido a la mitad.



Verde y Rojo

● Nuestra más enérgica repulsa a quienes incumplen con la ley de Incompatibilidades y ejercen a la vez de policías municipales y pistoleros. Unas veces son pistoleros-taxistas; otras, pistoleros-recaudadores. En los últimos días hemos visto ejemplos estremecedores.

● El contratista de la carretera entre Daganzo y Ajalvir, en los alrededores de Madrid, se merece el más grande semáforo rojo del año: a los pocos meses de finalizadas las obras de renovación de firme, la carretera está lamentablemente destrozada.

● En el popular juego Cartera 16 se han visto agraciados con varios premios cuatro lectores de MOTOR 16, lo que pone de manifiesto que nuestros lectores son, estadísticamente, mucho más afortunados que los lectores de cualquier otra publicación... Eso era algo de lo que, de todas formas, estábamos seguros.

● La Fundación FUNDES, que preside Julián Marías, en colaboración con Seat, ha puesto en marcha una interesante iniciativa: el seminario «Un coche para vivir», que

DE AQUÍ A TRES AÑOS

Todos los fabricantes trabajan a marchas forzadas de cara a los próximos tres años, ya que todos quieren entrar a bombo y platillo en los noventa. MOTOR16 ha espiado en los departamentos de diseño de los grandes, Mercedes, BMW, Jaguar, Alfa, Fiat, Saab, Ford, para desvelar los secretos mejor guardados, los secretos que pueden contemplarse a continuación.

Mercedes Cabrio

EL LUJO SE DESMELENA

MERCEDES va a marcar el próximo año 1987 con una novedad de gran categoría: la gama de coupés y descapotables SL, modelos al máximo nivel que sustituirán a los actuales SL, coches muy veteranos, ya que salieron a la luz en 1971. Los futuros Mercedes SL serán coches de primera clase que lucharán de igual a igual con los Porsche 928 S y con los próximos BMW de la serie 6.

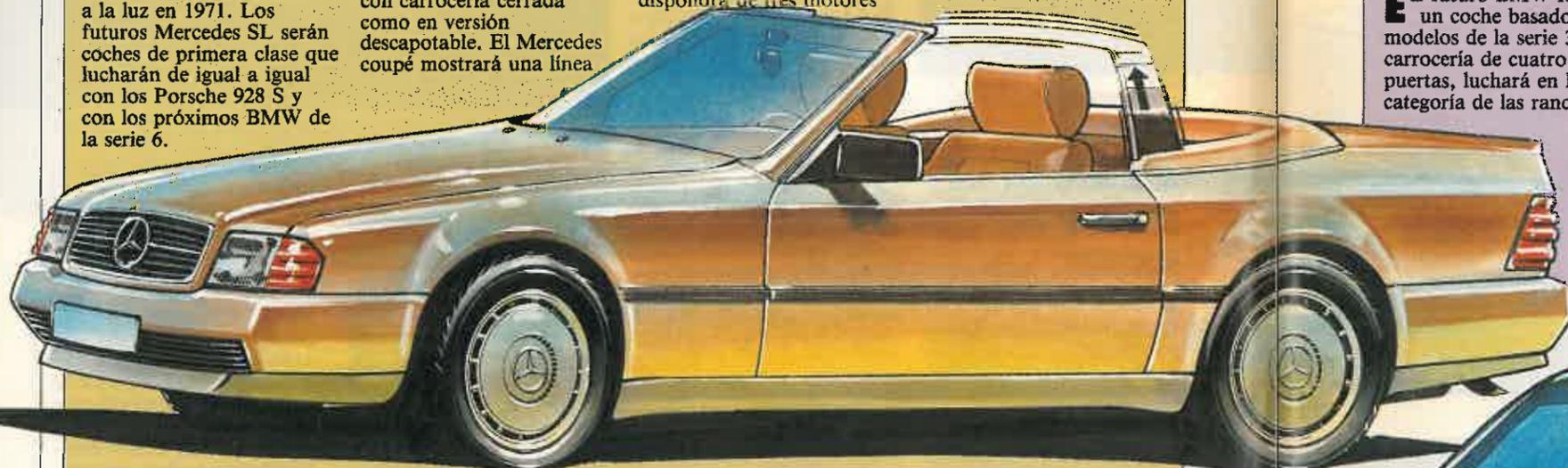
El lanzamiento de los coupés SL estaba previsto para el presente año, pero la enorme demanda de los actuales coupés y descapotables, unos clásicos que ahora mismo se venden como rosquillas a pesar de sus precios, ha retrasado un poco el lanzamiento.

Los futuros Mercedes SL estarán disponibles tanto en versión coupé dos plazas con carrocería cerrada como en versión descapotable. El Mercedes coupé mostrará una línea

muy aerodinámica, pero con el estilo propio e inconfundible de un verdadero deportivo; es decir, morro muy alargado, espacio habitable reducido y un pequeño maletero, con el detalle espectacular de una barra protectora —una barra antivuelco escamoteable—, que distinguirá al Mercedes de todos sus posibles rivales.

La nueva gama Mercedes dispondrá de tres motores

diferentes. El más pequeño será un seis cilindros en línea de tres litros de cubitaje, con 188 caballos de potencia; el intermedio será un ocho cilindros en V de 4,2 litros de cubitaje, capaz de dar 218 caballos de potencia, y el más grande será un ocho cilindros en V, de cinco litros de cubitaje, que casi llegará a los 250 caballos de potencia.



Jaguar Mini

UN PEQUEÑO PARA EL 90

JAGUAR está preparando ya el futuro modelo medio de su gama. El Jaguar que saldrá a la luz antes de 1990 será un coche grande, en la línea de los Mercedes 200/300 o de los BMW serie 7, y tendrá un motor noble, un seis cilindros en línea, que se ofrecerá con dos cubitajes distintos, tres litros y tres litros y medio, así como dos niveles de potencia, ciento ochenta y

doscientos diez caballos. La buena marcha comercial de Jaguar está animando a los directivos de la marca británica. Después de preparar el lanzamiento del XJ 40, la novedad que saldrá a la luz a fines del presente año 86, se van a meter de lleno en el campo de las berlinas de prestigio con su mini Jaguar; hay un mercado importante en países de fuerte nivel adquisitivo, caso de Estados Unidos, Alemania o Inglaterra, y los directivos británicos no quieren perder esa posibilidad. El futuro modelo de

Jaguar será un familiar de carrocería clásica, con cuatro puertas y una longitud total próxima a los 4,70 metros. Los rasgos de este modelo serán bastante rectilíneos y la calandra delantera llevará las barras verticales que distinguen a los modelos de la casa inglesa, un poco en la línea del XJ 40. Los motores del mini Jaguar serán los ya clásicos seis cilindros en línea de la casa, unas mecánicas que iniciaron su carrera con varias victorias en la pista de Le Mans. Las mejoras introducidas a lo largo del tiempo permiten mejorar

los rendimientos sin perjudicar los consumos. Los cubitajes de los dos motores previstos oscilarán entre los tres litros y medio, mientras que las potencias se moverán en las cercanías de los doscientos caballos de potencia.



BMW familiar serie 3

PUERTA AL TIEMPO LIBRE

EL futuro BMW familiar, un coche basado en los modelos de la serie 3 con carrocería de cuatro puertas, luchará en la categoría de las rancheras,

de los coches con quinta puerta. Este mercado se anima más cada día, y todos los constructores germanos, Audi, Ford o Mercedes, luchan sin cuartel por conseguir el mayor número posible de ventas.

La futura gama de BMW familiares utilizará los mismos motores ya vistos en la serie 3; entre los alimentados por gasolina se contará con todo el abanico comprendido entre el cuatro cilindros en línea equipado con carburador electrónico de la versión 316, hasta el seis cilindros

en línea alimentado por inyección electrónica del 325; las potencias oscilarán entre los 90 y los 171 caballos. También habrá versiones diesel, siempre con el mismo motor de seis cilindros en línea y 2,4 litros de cubitaje, con caballos de potencia en el modelo atmosférico y con 115 caballos en la versión turbo.

BMW ya tiene experiencia en la construcción de coches de este tipo. En 1971 sacó al mercado una versión familiar del modelo 2002,

que en aquella época recibió el nombre de Touring; este modelo no tuvo éxito comercial, y en 1974 desapareció de las cadenas de montaje con más pena que gloria.

El coche que ahora mismo sale de los tableros de diseño no será fabricado por la propia BMW, sino por Baur, el carrocerero de confianza de la marca alemana.

Los BMW serie 3 con carrocería de tipo ranchera contarán también con una versión provista de cuatro ruedas motrices, basada en el 325 iX. Este modelo será el encargado de competir con el Ford Sierra Estate.





Alfa Romeo Coupé 164

LA FURIA DE ALFA

ALFA Romeo quiere entrar en el sector de los grandes coupés, un campo reservado hasta ahora para los constructores alemanes. La marca italiana está preparando un coche para cumplir tal objetivo, se llamará Alfa Romeo Coupé, y saldrá a la luz durante el próximo año, derivado directamente del modelo 164. Pininfarina se ha encargado del diseño y los primeros bocetos

filtrados por los objetivos espías dejan ver unas líneas muy fluidas, con un coeficiente de resistencia a la penetración en el aire muy bajo. El Alfa 164 será un coche grande que podrá transportar a cuatro adultos en un ambiente de lujo y comodidad, a velocidad del orden de los 230 kilómetros por hora.

El Alfa Romeo 164, el padre del futuro coupé, será el último descendiente del proyecto Quattro, un proyecto desarrollado de forma conjunta por Alfa Romeo, Fiat, Lancia y Saab, un proyecto que ya ha dado a la luz modelos tan espectaculares como el Fiat Chroma, el Lancia

Thema o el Saab 9000.

El retraso acumulado por Alfa en el lanzamiento de su propio modelo hay que achacarlo, por un lado, a los problemas económicos que ha sufrido la casa italiana y, por otro, a la personalización del modelo, tarea encargada a los talleres Pininfarina.

El Alfa Coupé 164 pondrá en el mercado una nueva familia de motores, un acontecimiento siempre destacable en la marca italiana, que cuida este capítulo con verdadera devoción. Los técnicos de Alfa Romeo están haciendo pruebas con el cuatro cilindros en línea de 1,8 litros de cubitaje y con el seis cilindros en V de 2,5 litros de cubitaje.

El motor más pequeño, el mismo que se utiliza ya

en el Alfa 75 Turbo, recibirá una culata de cuatro válvulas por cilindro que permitirá alcanzar 150 caballos de potencia.

El motor pasará hasta los tres litros, mientras que la potencia seguirá el mismo ritmo ascendente para subir desde los 155 hasta los 190 caballos.

Fiat Croma Cabrio

AIRE LIBRE A LA ITALIANA

LOS descapotables vuelven poco a poco al primer plano de la actualidad y todas las marcas quieren tener un coche de estas características en su gama, un modelo que debe ser la guinda encargada de

coronar una oferta amplia y completa.

Fiat se mueve ya en la línea de los descapotables y prepara ya un Croma con sólo dos puertas laterales que puede quedarse sin techo en un abrir y cerrar de ojos.

La marca italiana no tiene ahora mismo un descapotable de prestigio realizado en sus propias factorías, ya que los Ritmo Cabrio o los X 1/9 con

techo móvil tipo Targa no se hacen en sus líneas de montaje, sino en las de carroceros asociados a la marca. El Croma Cabrio puede cubrir ese hueco.

El Croma descapotable tendrá el mismo tamaño de la berlina presentada en Italia hace algunos meses. No tendrá diferencia en el frontal, pero sí en la parte lateral de la carrocería, ya que desaparecerán las dos puertas traseras y el

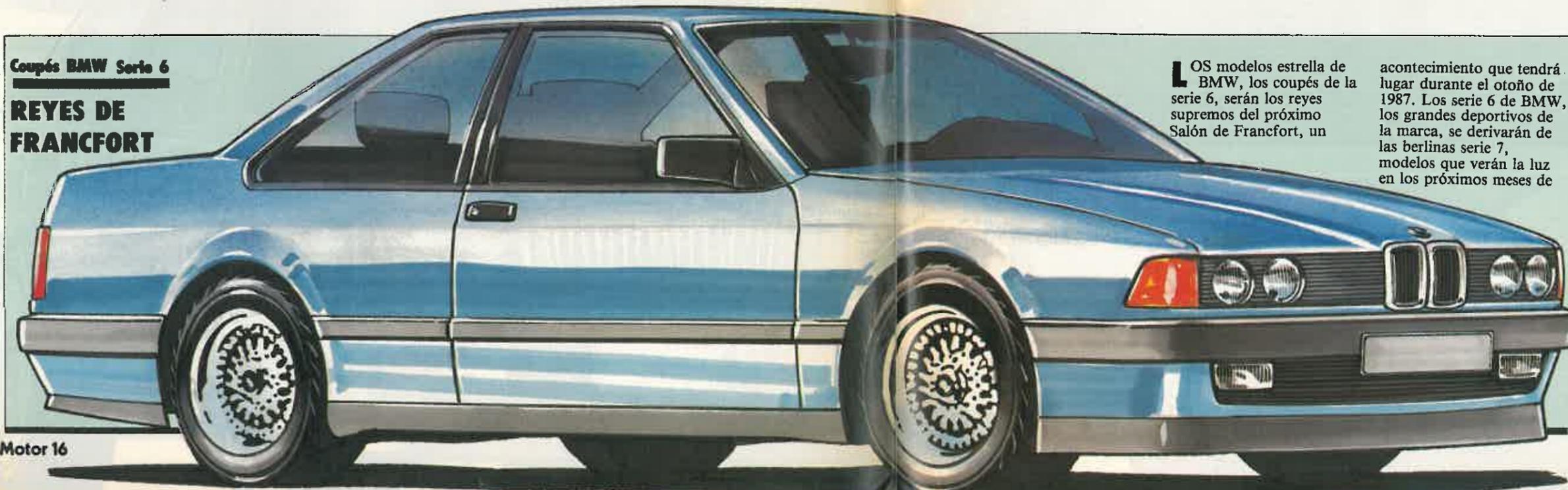
montante central del techo, un elemento que podrá enmascararse por completo al plegar el techo del coche, para que no quede ningún elemento que rompa la limpieza de líneas.

El motor elegido para esta versión Cabriolet será el cuatro cilindros con dos litros de cubitaje, un motor que en su versión actual da 120 caballos de potencia gracias a la inyección de carburante. Todavía no hay luz verde para este nuevo proyecto Fiat, pero no sería extraño que el coche viera la luz en la primavera de 1988.



Coupés BMW Serie 6

REYES DE FRANCFORT



LOS modelos estrella de BMW, los coupés de la serie 6, serán los reyes supremos del próximo Salón de Francfort, un

acontecimiento que tendrá lugar durante el otoño de 1987. Los serie 6 de BMW, los grandes deportivos de la marca, se derivarán de las berlinas serie 7, modelos que verán la luz en los próximos meses de

septiembre y octubre.

Los BMW serie 6 serán coches de mucho porte, de gran tamaño y con gran espacio interior. La forma aerodinámica va a ser mucho más fluida de lo que hasta ahora es habitual en la marca alemana.

El BMW más importante del 87 será el primer coche de la firma que utilizará el motor de 12 cilindros en V, una mecánica que lleva más de diez años sobre los tableros de diseño y se ha experimentado a fondo, pero que no ha llegado todavía a la producción en serie por culpa del empuje que tuvieron los motores turbo en su momento.

LA TECNOLOGIA SE DEMUESTRA ANDANDO



BMW K-100RS

Aquí tiene una buena aproximación a la K-100 RS. Lo más completo que BMW haya puesto sobre dos ruedas. Una tecnología que muestra y demuestra conceptos desconocidos en motorismo. Como el exclusivo motor de inyección electrónica LE-Jetronic. Primero y único en su clase. Capaz de unas prestaciones que impresionan incluso a los amantes de la máxima categoría: 4 cilindros en

línea, 90 CV, aceleración de 0 a 100 Km/h. en 3,9 segundos, velocidad punta por encima de los 220 Km/h. Un poderoso motor de 1.000 c.c. en monobloque de aluminio ligero. Y el perfil más aerodinámico de su categoría, estudiado minuciosamente en el túnel de viento. La máxima deportividad concentrada en una máquina que además no renuncia a nada. Ni a la comodidad. Ni a la

seguridad. Ni al completo y cuidadoso servicio que BMW entiende como trato habitual. Ni a la absoluta disponibilidad de sus recambios originales. Por eso, la K-100 muestra, en todo su conjunto, hasta dónde llega la tecnología BMW. Y lo demuestra de la única forma posible. Sobre el terreno. Kilómetro a kilómetro. Camino del éxito. Andando como nadie.



Saab 9000 Classic

DENTRO DE LA NORMA

SAAB está preparando ya una nueva versión de su modelo más joven, el

9000. El próximo coche de la marca sueca verá la luz durante la segunda mitad de 1987 y completará la gama actual, compuesta hasta el momento por dos versiones, la equipada con el motor turbo, de 175 caballos de potencia, y la

equipada con el motor atmosférico, idéntico en todos los detalles al anterior, si se exceptúa el turbo, que gracias a la culata de dieciséis válvulas da 130 caballos de potencia.

El 9000 Classic será diez

centímetros más largo que el modelo actual, pero también será algo más pesado, por lo que se estudia la posibilidad de lanzar una gama de motores con más potencia, para mantener así la agilidad de la que hacen gala los coches que ahora están en el mercado.



Mazda Alpha

EL AVISO COREANO

FORD está preparando ya el modelo que sustituirá a los Fiesta en los últimos años de la década de los ochenta; será un

coche pequeño, de dimensiones recortadas y precio bajo.

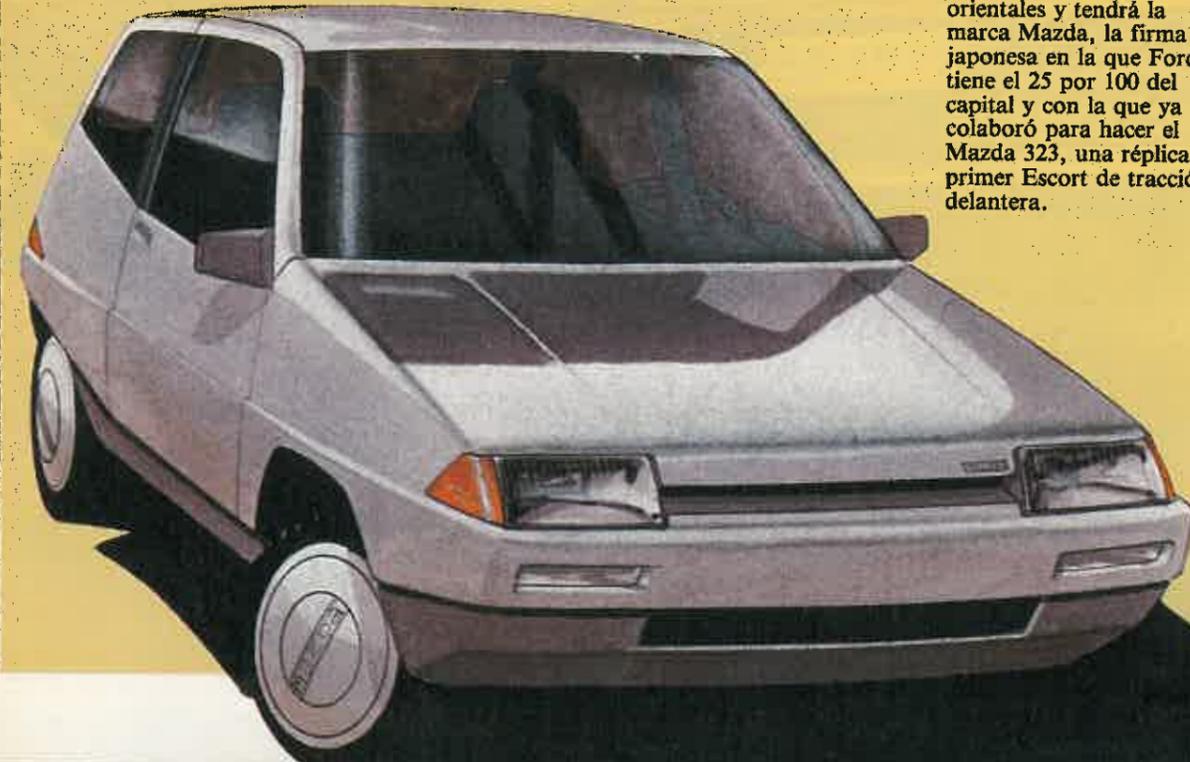
El proyecto de Ford se esconde bajo el nombre Alpha y se mueve en la línea de coche mundial, un coche que se adapta a todas las condiciones.

El modelo que saldrá de ese proyecto Alpha será un

vehículo pequeño, de tipo utilitario, pero con detalles muy refinados, tanto en el diseño de la carrocería como de la mecánica. La idea de los directivos de Ford es orientar a la creación de un modelo básico que se podrá producir en cualquier lugar del mundo; las diferencias

entre los modelos contruidos en Europa y los fabricados en Corea serán bastante pequeñas.

La factoría valenciana de Almusafes se está reorganizando de cara a ese nuevo coche, que entrará en el mercado en 1988. El Alpha producido en Corea se destinará a los mercados orientales y tendrá la marca Mazda, la firma japonesa en la que Ford tiene el 25 por 100 del capital y con la que ya colaboró para hacer el Mazda 323, una réplica del primer Escort de tracción delantera.



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.

AL VOLANTE

NUEVOS PRISMA 1600 ie Y 4x4

LAS APARIENCIAS ENGAÑAN

LA aplicación del refrán «las apariencias engañan» a los Lancia Prisma que hemos conducido la pasada semana la hacemos en una forma absolutamente positiva. Bajo una apariencia casi inalterada, los coches han mejorado sensiblemente. Al margen de que la gama se ha ampliado en dos variantes más. Inicialmente se lanzó con motores de gasolina de 1.300, 1.500 y 1.600 centímetros cúbicos,

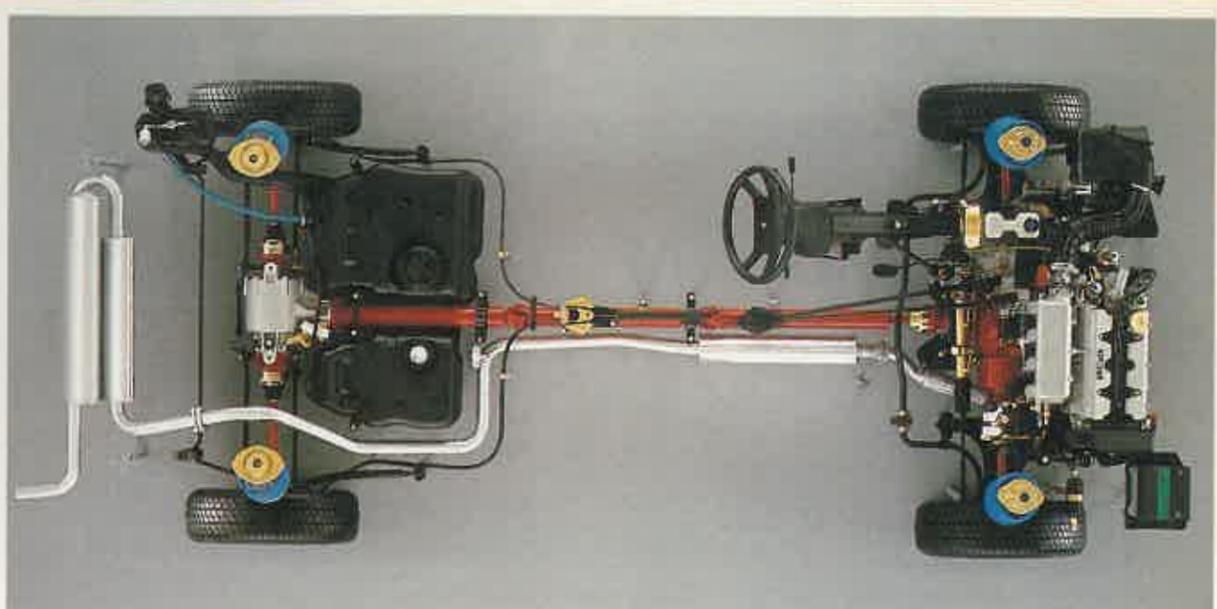
todos ellos de carburadores. La oferta se amplió posteriormente con la llegada de un diesel, al que más tarde se unió un turbodiesel. Ahora la familia se completa con la aparición de un 1.600 inyección electrónica y el 2 litros de tracción a las cuatro ruedas.

De la gama actual, sólo tres versiones se importarán en España. La turbodiesel, de 80 caballos, que estará disponible inmediatamente; la 1600 i.e.,

con 108 caballos, y la cuatro ruedas motrices, de 115 caballos. Estas dos últimas tardarán dos meses en comercializarse, pero lo más probable es que se hagan esperar hasta el mes de septiembre. De nuestro mercado desaparecerá el Prisma 1600 alimentado por carburadores, que deja de tener objeto habida cuenta la escasa diferencia de precio que tendría con la muy superior versión de inyección.



El cuatro ruedas motrices es la versión más alta de la gama Prisma. Un pulsador en el salpicadero permite bloquear el diferencial trasero para salir de situaciones comprometidas. El fabricante anuncia una velocidad máxima de 184 kilómetros/hora, y unos consumos a 90 y 120 kilómetros/hora de 7,8 y 10 litros a los 100 kilómetros.



LANCIA: TODOS EN 4 x 4

DE aquí a un año, toda la gama Lancia tendrá una versión 4x4. El primero en recibir esta transmisión integral ha sido el modelo Prisma que comentamos hoy. Pero en pocos meses deben seguir el resto de la gama, empezando por el modelo Delta, que ya estaba presente en el stand de la marca en el Salón del Automóvil de Turín y cuyo lanzamiento está previs-

to para el próximo mes de junio. A continuación le tocará el turno, en el mes de septiembre, al pequeño Y.10, para terminar la reconversión de la gama de modelos con el Thema. El Delta y el Thema tendrán transmisión integral permanente, como el Prisma, aunque con la particularidad de un diferencial trasero tipo Torsen, que se adapta mejor a la mayor po-

tencia de estos coches. Para el Y.10, la transmisión a las cuatro ruedas será conectable y desconectable, del mismo tipo que se había probado hace años en el prototipo Delta Turbo 4x4, que jamás llegó a ser producido y comercializado. Como en el caso del Prisma, el sistema de transmisión del Y.10 será fabricado por Steyr.

Las modificaciones exteriores del Prisma son reducidas. Residen en un nuevo capot, una más alta calandra y nuevos paragolpes, con los que se refuerza el aire de familia de este modelo con el Thema, el modelo más alto de la gama. Bajo la piel hay cambios más profundos, que suponen una nueva travesía para soportar los motores, nuevo piso, nuevo montante posterior con salidas de aire y más importantes paneles de insonorización. En la parte mecánica, salvo los diesel, todos los motores han sido objeto

de retoques destinados a reducir el consumo de combustible. En este sentido se ha aplicado también la inyección al motor 1.600 que no sólo gana algo en potencia —ocho caballos en concreto—, sino que reduce las cifras de consumo en aproximadamente un 6 por 100 con respecto al viejo 1.600 centímetros cúbicos de carburadores. Por otro lado, la mejora del mando de la caja de cambio se hace muy sensible, de forma que las marchas entran ahora con mayor precisión. También ha mejorado la suspensión, tanto en la

capacidad de absorción de obstáculos como por la estabilidad que confiere el vehículo. Lo más criticable de este coche es la dirección, excesivamente desmultiplicada, y el tacto del pedal de freno, excesivamente blandengue, en el que es difícil dosificar bien la frenada. En el interior, hay nuevos asientos que sujetan bastante bien a los ocupantes y que permiten una mayor amplitud en la parte trasera; nuevo volante y un más amplio equipo opcional que contiene una climatización programable. Hablando de climatización, aunque se

<p>LANCIA PRISMA 4 WD</p> <p>Transmisión 4 x 4: Permanente. Repartidor central: Diferencial epicicloidal. Blocaje de repartidor central: Diferencial viscoso Ferguson. Reparto de potencia entre ejes: 56 % delante/44 % detrás. Blocaje diferencial trasero: Mecánico con servomando.</p>	<p>AUDI 80/90 QUATTRO VW PASSAT SYNCRO</p> <p>Transmisión 4 x 4: Permanente. Repartidor central: Diferencial cónico. Blocaje de repartidor central: Mecánico con servomando. Reparto de potencia entre ejes: 50/50. Blocaje de diferencial trasero: Mecánico con servomando.</p>	<p>BMW 325i X</p> <p>Transmisión 4 x 4: Permanente. Repartidor central: Diferencial epicicloidal. Blocaje de repartidor central: Diferencial viscoso Ferguson. Reparto de potencia entre ejes: 37 % delante/63 % detrás. Blocaje diferencial trasero: Viscodiferencial Ferguson.</p>	<p>FORD SIERRA/SCORPIO 2.8 4 x 4</p> <p>Transmisión 4 x 4: Permanente. Repartidor central: Diferencial epicicloidal. Blocaje del repartidor central: Diferencial viscoso Ferguson. Reparto de potencia entre ejes: 34 % delante/66 % detrás. Blocaje diferencial trasero: Viscodiferencial Ferguson.</p>	<p>VW GOLF SYNCRO</p> <p>Transmisión 4 x 4: Conexión automática. Repartidor central: Diferencial viscoso Ferguson. Blocaje del repartidor central: Diferencial viscoso Ferguson. Reparto de potencia entre ejes: Variable. Blocaje de diferencial trasero: —</p>	<p>ALFA 89 4 x 4</p> <p>Transmisión 4 x 4: Engranable manualmente. Repartidor central: —. Blocaje del repartidor central: —. Reparto de potencia entre ejes: 50/50. Blocaje diferencial trasero: —</p>
--	--	--	--	--	--

Diferencial viscoso Ferguson

Mando manual

Servomando

Transmisiones 4 x 4 comparadas
 Son las seis posibilidades actualmente ofrecidas por los fabricantes europeos, a la que se añadirá próximamente la del Lancia Delta 4WD con diferencial trasero viscoso.



Nuevos asientos en el interior y mayor amplitud para los pasajeros de atrás. La ventilación interior sigue siendo escasa.

ha mejorado la entrada de aire, sigue siendo escasa. Esta presentación de interiores es común para el cuatro ruedas mórtices —denominado 4WD—, en el que la única diferencia es un testigo que señala el bloqueo del diferencial.



Con el motor 1.600 inyección se alcanzan los 185 kilómetros hora. Los consumos a 90 y 120 kilómetros/hora son de 6,2 y 8,0 litros a los 100 kilómetros.

En este caso el motor es el 2 litros con inyección, pero en vez de utilizarlo con los mismos reglajes, que en otras variantes permiten llegar a los 122 caballos, ha preferido conformarse con 115 caballos en favor de tener una mayor potencia a bajo régimen.

El comportamiento del coche es muy bueno. Sorprende la facilidad con que se inscribe en las curvas, en las que mantiene la trayectoria marcada siempre que se tenga la fe de mantener el pie del acelerador pisado. La dirección en esta versión es asistida. Tan sólo se hecha en falta un sistema antibloqueo de frenos, pero eso es algo que se va a remediar enseguida con la adopción de un sistema Bosch, mientras que terminan de poner a punto el que Lancia está desarrollando de acuerdo con Weber-Marelli.

Sergio Piccione



Restaurante espectáculo **Florida Park** MADRID PRESENTA

SU GRUPO FLAMENCO "COMPAS"
 Y EL BALLET ESPAÑOL "LOS GOYESCOS"
 Y AL GRAN HUMORISTA CANARIO

MANOLO VIEIRA

EN "RIETE UNA HORA ANTES"

Vd. ya le vio en T.V.E.
 Salones para Bodas y Convenciones. Tfno. 273 78 05

3 PLANTAS
AL SERVICIO
DE LA MOTO

LBO M

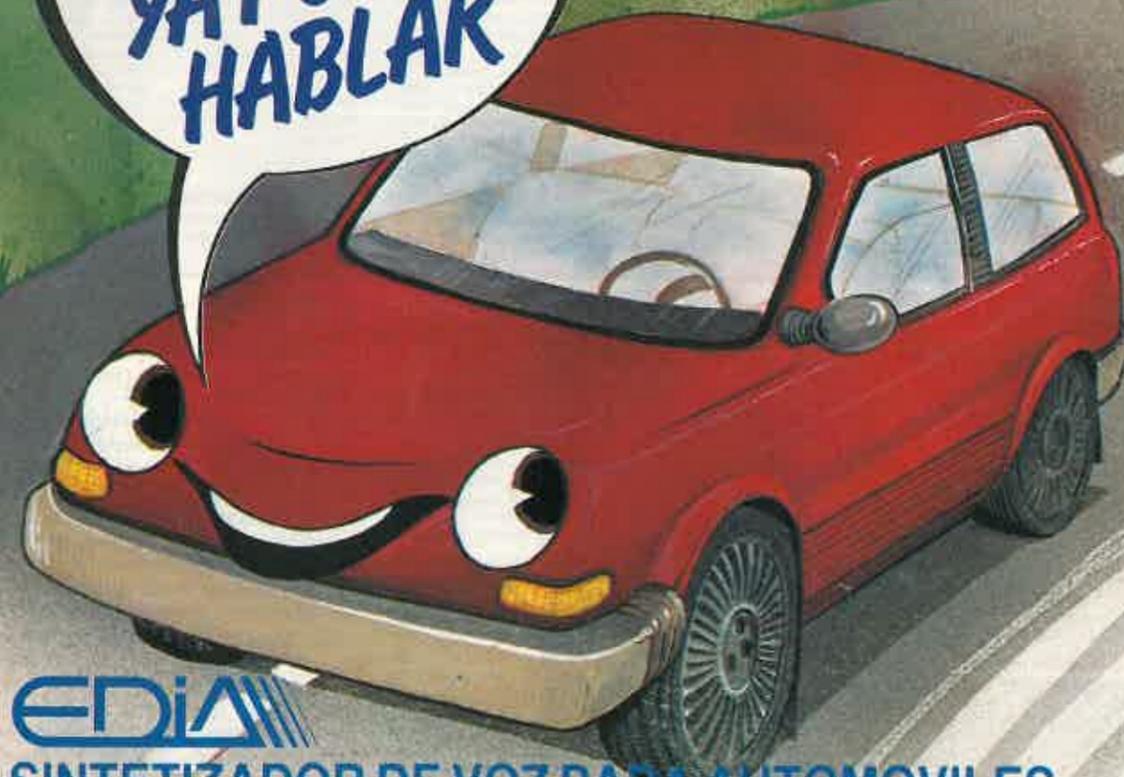
La Boutique de la Moto

NUEVO DOMICILIO - BARCELÓ 9 TF. 447 49 99 - 448 09 42 MADRID

CONCESIONARIO OFICIAL

- MOTOS
- ACCESORIOS
- RECAMBIOS
- PRENDAS
- FINANCIACION CREDI-ACCESORIO

¡AHORA!
CON EDIA
YA PUEDO
HABLAR



ACCESORIO DE
NOVEDAD MUNDIAL

EDIA SINTETIZADOR DE VOZ PARA AUTOMOVILES

SINTETIZADOR DE VOZ EDIA

- Es un accesorio electrónico gobernado por microprocesador
- Le hablará con voz humana
- Indica 12 incidencias distintas.
- Actúa también como alarma.
- Es un elemento de seguridad vial.
- No puede provocar averías, al conectarse en paralelo con los circuitos eléctricos.
- Alimentación a 12 V

El sintetizador de voz EDIA, es un accesorio electrónico gobernado por microprocesador, aplicable a cualquier modelo y marca de automóvil, que le hablará con voz humana para transmitirle aquellas incidencias o averías que se reflejan en los indicadores del cuadro de instrumentos

El sintetizador EDIA actúa también, pidiendo socorro, como alarma antirrobo del automóvil.

Al accionar la llave de contacto, el sintetizador EDIA le recordará el uso del

cinturón de seguridad y es capaz de indicar de viva voz, hasta 12 incidencias distintas en el mismo instante en que estas son detectadas, lo que le permitirá conducir más atento a la carretera, al poder disminuir la atención sobre el cuadro de instrumentos

Si su radio está funcionando el sintetizador EDIA la desconecta al emitir un mensaje y la vuelve a conectar automáticamente.

El sintetizador EDIA es un compañero de viaje que no molesta y que solamente habla cuando puede serle útil.

DISFRUTE DE LA MAS AVANZADA TECNOLOGIA DE LUJO



EMPRESA DE INVESTIGACIONES APLICADAS, S.A.
Tel. 237 31 64 - Telex 98938 EIAP E
Av. Diagonal, 472 - Escalera B, 4º - 6º
08006 BARCELONA - SPAIN

Distribuido por:



San Federico, 19-29 - Tel. (93) 422.53.00
Télex 97978 FLXO E - 08028 BARCELONA - Spain



EXPOMOVIL 86 ANATOMIA DEL AUTOMOVIL

Al convertirse el Salón del Automóvil de Barcelona en bianual se pensó en llenar los años pares con otra muestra también ligada al mundo del motor. Nació Expomóvil. Su vocación era traer una muestra de lo que la industria auxiliar venía produciendo.

Tradicionalmente, en Expomóvil también se presentaban con fuerza los fabricantes de motocicletas, con lo que el mundo de las dos ruedas gozaba de salón cada año. Para aumentar el atractivo de cara al público se creó más tarde una zona racing, que sin emular a los salones europeos dedicados a la competición sí acercaban al aficionado algunos modelos. Sin embargo, este año Expomóvil ha roto la tradición. Las motos han preferido irse a Valladolid, a un salón específicamente creado para ellas, antes que exponer en un certamen en que su presencia parecía

artificial. Con ello la Ciudad Condal ha perdido una ocasión de presentar una industria en gran parte radicada en tierras catalanas y cuya tradición en

Cataluña no es cuestión de resaltar de nuevo. En cuanto a la zona racing, brillaba por su ausencia... con la notable excepción del dakariano Pegaso de Ca-



Plástico para convertir un turismo en un agresivo deportivo

LE PROPONEMOS UN NEGOCIO PARA USTED

Tenemos una red de instaladores y queremos completarla. Le ofrecemos el techo más interesante del mercado con un amplio margen comercial para el taller (directamente del fabricante al taller). El techo practicable **TILBURI** es fabricado en España por la misma empresa que suministra en origen al **Ford Fiesta**.

Instrucciones simplificadas del montaje.



PREPARAR

SE COLOCA LA PLANTILLA CENTRADA EN EL TECHO DEL COCHE. SE MIDE, COMPROBÁNDOSE POR EL INTERIOR DEL MISMO QUE NO EXISTEN OBSTRUCCIONES.



MARCAR

SE FIJA LA PLANTILLA EN SU POSICION. Y SE MARCA ALREDEDOR, APLICANDO CINTA EXTERIORMENTE A LA LINEA MARCADA PARA PROTEGER LA PINTURA.



TALADRAR

SE REALIZA DE DOS FORMAS DISTINTAS.
REVESTIMIENTO INTERIOR DURO
— SE HACE UN TALADRO PARA INICIAR EL CORTE.
REVESTIMIENTO INTERIOR DE TELA
— SE HACEN 4 TALADROS, QUE VIENEN MARCADOS EN LA PLANTILLA. CORTANDO LA TELA DIAGONALMENTE, A FIN DE SEPARARLA DEL UTIL DE CORTE.

2 AÑOS DE GARANTIA



CORTAR

SE CORTA POR LA LINEA PREVIAMENTE MARCADA.



MONTAJE Y ACABADO

SE COLOCA EL CUADRO METALICO SUPERIOR EN EL HUECO RESULTANTE AL CORTAR LA CHAPA. ATORNILLANDO ESTE AL CUADRO INFERIOR. DÁNDOLE EL ACABADO ADECUADO AL TIPO DE REVESTIMIENTO INTERIOR DEL VEHICULO.



FIJACION DEL CRISTAL

SE INTRDUCE EL CRISTAL EN LAS BISAGRAS DEL CUADRO METALICO SUPERIOR. ASEGURÁNDOSE EL CRISTAL AL CUADRO METALICO INFERIOR, MEDIANTE LA MANECILLA DE APERTURA.

SI USTED QUIERE SER INSTALADOR OFICIAL DE NUESTROS TECHOS DIRIJASE A:



T.S.P. AUTO, S.A.

SEDE EN VALENCIA: PATERNA - Polígono Industrial Fuente de Jarro - Tel. (96) 132 24 02
c/ Villa de Bilbao, 3 - VALENCIA

OFICINA COMERCIAL: Orense, 46 - 28020 MADRID - Tels. (91) 456 56 64 - Télex: 44598

NO VENDEMOS A TIENDAS DE RECAMBIOS



Los antirobos electrónicos, con alarma acústica, fueron los accesorios por los que el público más se interesó. Ferve presentó toda su gama de aparatos de control.

ñellas. Con los argumentos expuestos cabe pensar si insinuamos que Expomóvil ha iniciado un declive. Pues no. No es esa la realidad. Estamos simplemente asistiendo a una metamorfosis, a un cambio de orientación destinado a situar Expomóvil en una posición más realista y acorde con una situación económica e industrial. La lástima es que ello ha debido hacerse en detrimento del gran público.

La nueva orientación de este Salón es la industria, el taller, el reparador, el fabricante. Es una muestra de maquinaria, de herramientas, de componentes, de todo aquello que es necesari-

rio para reparar, modificar, mejorar o incluso fabricar un coche.

Evidentemente, eso no despierta el interés del gran público, el cual, pese a todo, tenía una amplia oferta de accesorios y componentes que hacían sumamente interesante la visita.

Cabe resaltar que la entrada de España en la Comunidad Europea nos ha convertido en un apetitoso mercado para esos países. Así, tanto Portugal como Alemania se presentaban en amplios stands agrupando diversos fabricantes, mientras que se recibieron visitas de diversas delegaciones interesadas en comprar productos con el «made in

Spain». En efecto, nuestra industria auxiliar produce componentes para los fabricantes europeos radicados en nuestro país y homologados por éstos, que, por tanto, interesan a los comerciantes de la CEE en función de nuestros precios ventajosos para ellos. Esta es la vocación de Expomóvil.

Hablando de fabricantes, hay que decir que muchos de los nacionales de automóviles estaban presentes con sus gamas de recambios y accesorios. Así, Citroën, Peugeot-Talbot, Opel y Ford presentaban su amplia oferta. Ford, por ejemplo, traía, entre otras cosas, los conjuntos deportivos RS para toda

CONFERENCIA EN LA AUTOPISTA

PARA muchos ejecutivos el coche se ha convertido en una prolongación rodante de su despacho y, lógicamente, no puede faltar el elemento más necesario, el teléfono. Los fabricantes de equipos telefó-



nicos disponen ya de aparatos aptos para todo tipo de vehículos y sus precios comienzan a ser razonables, aunque aún habrá que esperar cuatro años más para que su radi de cobertura sirva para que se puedan utilizar en todo el territorio español.

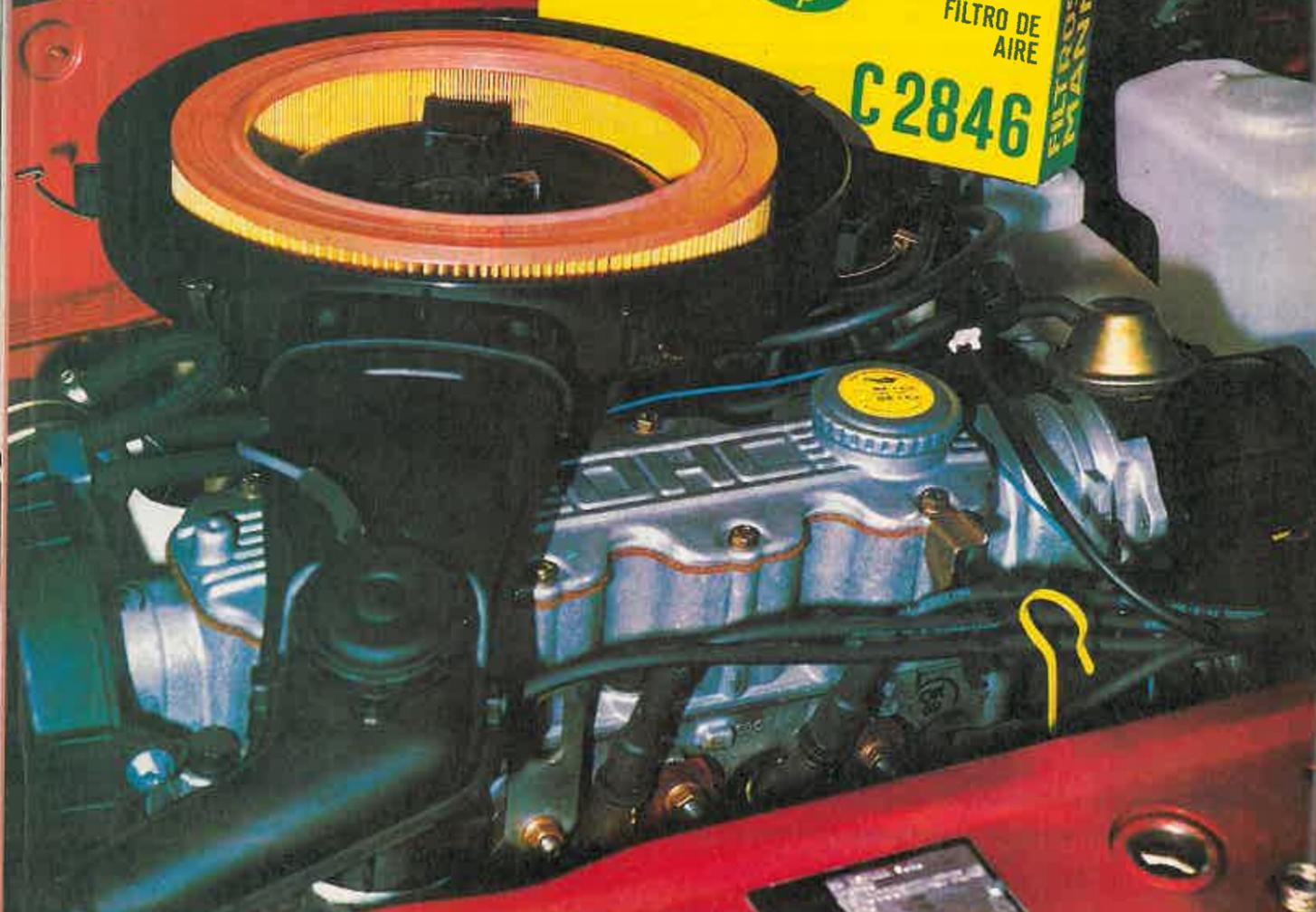
Cuando entremos en el siglo XXI el teléfono será un accesorio tan habitual en el automóvil como el radiocasete y será ofrecido por los fabricantes entre sus opciones y equipo de serie en los coches de lujo.

Comunicados como en el despacho. El teléfono un accesorio más. Cobertura total en cuatro años, para hablar con toda España.



FILTROS MANN

para aire, aceite, combustible
Primer equipo de los fabricantes de
automóviles de mayor importancia



¡No repare su motor!!
— Su motor reparado no es un motor nuevo
— El Programa de Intercambio Ford para motores le ofrece un motor nuevo por el precio de una reparación general.
¡¡ INFORMESE !!
y con garantía de por vida.

Por 70.000 pesetas es posible cambiar el motor de un Fiesta, y se evita repararlo. Bosch ayuda para que las reparaciones sean más rápidas y fiables.

la gama y presentaba los motores destinados a introducir en España la práctica de sustituir aquél en lugar de repararlo cuando el trabajo a realizar es de importancia. Así, el 957 centímetros cúbicos cuesta 70.000 pesetas y el 1.117 centímetros cúbicos, 81.000, previa entrega del viejo.

Si las aplicaciones de la electrónica y la cibernética ya no extrañan a nadie en ningún sector, y menos en el del auto-

móvil, en Expomóvil había dos que eran novedad, ambas relacionadas con la voz. La primera es la de la telefonía. Si lo del teléfono en el coche no es nuevo, sí es nuevo el que la telefonía cambie precisamente ahora de sistema. A partir de ahora, el interesado comprará un aparato y deberá pagar a la compañía la «línea» y los pasos utilizándose un sistema estandarizado en todo el país. Por el momento, sólo los usuarios

EN DOS RUEDAS

LAS motos han preferido este año exhibirse en conjunto en el Salón de Valladolid. Sin embargo, Moto Vespa y Montesa no desaprovecharon la ocasión que les brindó Expomóvil para dar a conocer sus novedades. En el stand de Vespa se encontraba la nueva gama de los Vespino ALX y la gama de sus famosos scooter, encabezada por los modelos Iris y su último lanzamiento, las motoci-

cletas Gilera de 125 c.c. de carretera y campo. La reconversión de Montesa ha dado lugar a un nuevo modelo, la Cota 304, el modelo de trial más acreditado de la marca, que ya le ha proporcionado muchos triunfos internacionales y títulos mundiales en sus años dorados. La 304 lleva un motor de 250 centímetros cúbicos, con freno delantero de disco y suspensión trasera monoamortiguador.



Nueva Cota 304, de 250 c.c.

Gilera 125, carretera y campo.

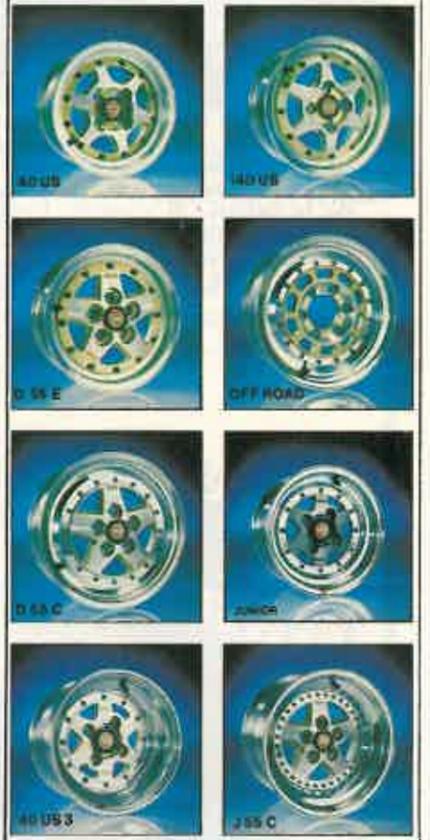


GOTTA

(FRANCIA)

- RUEDAS DE ALEACION DESMONTABLES**
- TUBISMOS-TODO TERRENO COMPETICION**
- PALMARES**
- 2 Veces ganador 24 Horas de Le Mans.**
- 4 Veces ganador Rallye de Montecarlo.**
- 15 Veces ganador de Grandes Premios de Fórmula 1.**

¡la nueva imagen!



ALERCIONES LIGERTS EUROPEAS, S. A.

León, 23. P. Ind. Cobo Calleja. Teléfonos: 91/690 02 26 y 403 41 08.
Fuenlabrada (Madrid). Télex: 42409 Laor E.



analizador del sistema de carga del automóvil: batería·alternador·regulador

Incorpore al tablero de instrumentos de su vehículo el AUTOTEST F-46 y comprobará al instante la eficacia de este preciso instrumento.

La iluminación de sus LED's le indicarán en todo momento el nivel de carga de la batería, el correcto funcionamiento del alternador o dinamo y la tensión del regulador. Se suministra equipado con un porta-

fusibles con fusible de protección y un soporte.

Para su colocación debemos elegir un lugar bien visible desde el puesto de conducción.

Podemos aprovechar uno de los orificios que hay en el tablero de instrumentos de la mayoría de coches y que se encuentran disimulados por tapas similares a los interruptores de uso normal.

Cuando no se disponga de ningún orificio, podemos efectuarlo nosotros mismos en el lugar que consideremos más indicado del tablero, utilizando para ello, como plantilla, el soporte que se adjunta en el Kit.

Si ninguna de las dos posibilidades anteriores es válida, podemos utilizar el soporte como tal y adaptar en el mismo el AUTOTEST F-46.

* COMPROBACION DE LA BATERIA (Motor parado)

LED ROJO ●○○○

La iluminación de este LED indica que la batería está descargada en un -25 %.

LED's ROJO Y AMBAR ●●○○

Nos advierte que la batería está en estado de carga aceptable, en un 50 %.

LED AMBAR ○●○○

Batería con nivel óptimo, cargada en un 100 %.

* COMPROBACION DEL ALTERNADOR O DINAMO Y DEL REGULADOR (Motor en marcha 2000 r.p.m.)

LED's AMBAR Y VERDE ○●●○

Si se iluminan estos LED's indican que la corriente suministrada por el alternador o dinamo es insuficiente o bien que la tensión del regulador es baja.

LED VERDE ○○○●

Su iluminación nos confirma el buen funcionamiento del circuito de carga de la batería.

LED's ROJO Y VERDE ●○○●

Tensión del regulador demasiado alta, la batería sufre una sobrecarga.

ESPECIFICACIONES:
Dimensiones: 41×21×41 mm.
Peso: 26 gramos.

FERVE®

EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA



Faros de larga distancia, componentes eléctricos, maquinaria para talleres y hasta una pequeña ITV portátil. Como un puzzle desarmado, en Expomóvil no faltaba ninguna pieza para completar y servir al automóvil.



de Madrid, Barcelona, la Costa del Sol —hay que ver lo que pueden los petrodólares— y los de Segovia, si, señor, los de Segovia, podrán utilizarlo, pero se espera que para 1990 el sistema abarque a toda la geografía española. Así, fabricantes como Indelez o Cosesa presentaban sus teléfonos en modelos fi-

jos o extraíbles. La otra iniciativa relacionada con el sonido y la cibernética venía por parte de Edia, una empresa especializada en la síntesis de voz. Presentaba su equipo para transformar las señales luminosas del panel de instrumentos en señales sonoras. Por unos 75.000 pesetas, montaje incluido, se le

puede poner voz al coche. Este nos avisa de que hemos de cerrar las puertas, que nos hemos dejado puesto el freno de mano, etcétera..., hasta doce funciones distintas. El sistema va en paralelo con el del coche, con lo que en caso de avería ambos no se interfieren, y en caso de llevar conectada la radio, el

NOTICIAS FRESCAS

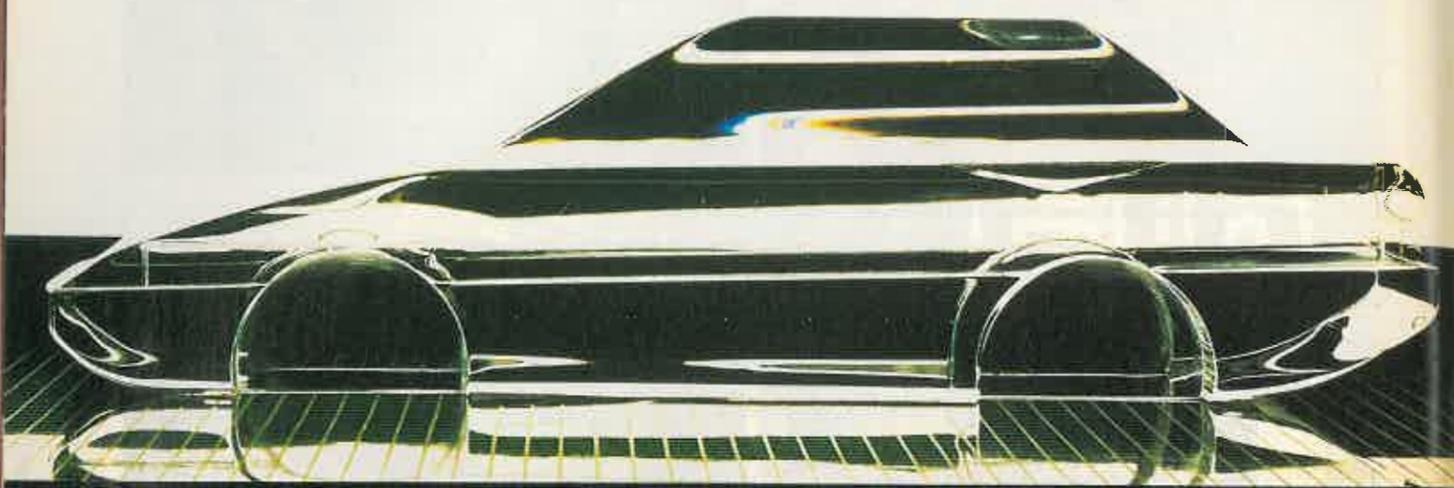
EL autorradio del coche nos brinda las últimas noticias, la actualidad más caliente, la retransmisión deportiva del día, como las apasionantes llegadas de la Vuelta a España y la mejor música, con calidad de sala de audición, si contamos con las últimas novedades de la electrónica

aplicada al sonido. En Expomóvil las cadenas estrellas fueron aquellas que incorporan el compact-disc, como los modelos FX-K5 y CDX-1 de Pioneer. Blaupunkt mostró sus nuevos altavoces de membrana plana de «honey-comb» y sus autorradios con antirrobo y el vídeo-car, ya presen-

tado en el anterior Salón del Automóvil. Otros fabricantes de altavoces, como Bose y Kindvox, expusieron todas sus gamas, algunos con etapas de potencia. En radiocassetes destacaban los productos Sansui, con sus novedades CX-910, y los Roadstar, con mando a distancia.



El Compact-Disc ha llegado al automóvil y supone la máxima calidad de sonido que se puede disfrutar mientras se conduce.



LAS RAZONES DEL ÉXITO

SIKKENS

Akzo Coatings, S.A. Feixa Llargà, s/n (Zona Franca) Apartado 7072 08080 Barcelona Teléfono (93) 335 20 58 España

SIKKENS Y AKZO

En el mercado mundial de carrocerías, SIKKENS es una de las marcas que ofrece más novedades en productos, sistemas y servicios. SIKKENS es propiedad de Akzo Coatings, grupo internacional holandés, uno de los líderes en pinturas de primeros equipos y para reparación.

SIKKENS EN ESPAÑA

Mediante una amplia red de distribuidores, la división de Carrocerías de SIKKENS en España, ofrece a los talleres de chapa y pintura una gran variedad de productos y técnicas.

PRODUCTOS SIKKENS

La gama de productos SIKKENS comprende máscaras, imprimaciones, aparejos, fondos, acabados en colores sólidos y metalizados, así como productos auxiliares. El Autocryl, Autobase y otros, son ya familiares en los mejores talleres de chapa y pintura.

TECNICA DE LOS SISTEMAS PROGRAMADOS

Son los sistemas de reparación «a medida» que mejor se adaptan a las necesidades de cada taller.

Sistema Universal. Utilizando pocos productos, ofrece unos resultados excelentes.

Sistema de Ahorro de Tiempo. Para reparar muchos vehículos en poco tiempo y limitación de espacio. Rápido secado y endurecido, dando un brillo excelente.

Sistema de Medio Contenido en Sólidos. Permite obtener un acabado perfecto con un menor número de capas aplicadas.

Sistema de Altas Prestaciones. Con él se obtiene el máximo de prestigio. Un brillo inigualable y una protección a la corrosión duradera.

SISTEMA DE MEZCLAS

Es el sistema óptimo para obtener la máxima exactitud en el color. Máquinas de 84 y 126 plazas, que ocupan un espacio mínimo.

SERVICIOS SIKKENS

Cursos de formación. Entrenamiento teórico y práctico sobre las técnicas de pintado, destinado a los profesionales de la carrocería.

Asistencia técnica. SIKKENS dispone de la más amplia red de asesores técnicos al servicio del taller.

Información clara y completa. SIKKENS ofrece folletos que individualmente y por productos dan toda clase de información técnica.

Demostraciones. Los distribuidores SIKKENS ofrecen demostraciones sobre productos y técnicas, en su propio taller.

VISITE EL RINCÓN SIKKENS

El distribuidor de su zona es un auténtico profesional que, asesorado por SIKKENS, ha montado en su establecimiento el «rincón SIKKENS», en el cual le ofrecerán toda clase de información sobre productos y sistemas de reparación.



ACTUALIDAD



Los últimos adelantos de la electrónica se han puesto al servicio del automovilista para velar por su seguridad. Los sintetizadores de voz, última novedad para equipar y personalizar el coche.



control de todo lo referente a la electricidad del automóvil y en la construcción de toda clase de aparatos para efectuar reparaciones en ese apartado. Como última novedad mostraba su diminuto panel de control de la parte eléctrica, que se puede fijar en cualquier tablero de instrumentos.

En lo referente a los primeros equipos estaban presentes la mayor parte de fabricantes del sector. Así, Valeo mostraba su amplia gama y con especial orgullo su nuevo motor de arranque, el más pequeño y liviano del mercado, que supera en prestaciones a otros de superior tamaño. También mostraba sus radiadores de tubos elípticos sin soldadura. En el campo de los elementos de fricción, Bendix España exponía sus nuevos conjuntos de embrague para turismos.

Dentro también del mundo de los componentes se presentaban agrupados los miembros de Sernauto, la asociación nacional de fabricantes de equipos y componentes para la automoción.

En el campo del taller estaban ampliamente representadas todas las facetas, resaltando por su vistosidad las pinturas, con la presencia de numerosos fabricantes que daban muestras de gran imaginación en su exhibición.

Cabe resaltar marcas como filtros Man, Valentine, Max Meyer, Dupont o Standoux, ésta con unas vistosas aerografías sobre puertas y capós. En cuanto al equipamiento del taller, los visitantes profesionales tenían la posibilidad de ver las nuevas técnicas en un taller piloto instalado en el recinto, y también la presencia de dos ITV ambulantes completaban la visión del control de la seguridad de los vehículos.

Queda por referirnos a aquellos elementos que se emplean para mejorar y embellecer el automóvil. Así, gamas de llantas de aleación, kits aerodinámicos, mejoras de motor, neumáticos y un largo etcétera componían una amplia oferta capaz de satisfacer al visitante más exigente.

José Luis Aznar
Fotos: Alex Puyol

LA VOZ DE SU AUTOMOVIL

Edia ha presentado en Expomóvil-86 el sintetizador de voz para automóviles. Se trata de un accesorio electrónico gobernado por microprocesador, aplicable a cualquier modelo y marca de automóvil, que le habla con voz humana para transmitirle aquellas incidencias o averías que se reflejan en los indicadores del cuadro de instru-



mentos. Asimismo puede actuar pidiendo socorro, como alarma antitirobo del automóvil.

En cuanto se acciona la llave de contacto, «la voz» le recuerda el uso del cinturón de seguridad y es capaz de indicar de viva voz hasta 12 incidencias distintas en el mismo instante en que éstas son detectadas, lo que permite conducir más atento en la carretera, sin estar pendiente del cuadro de instrumentos, ni siquiera de su aparato de radio, ya que el sintetizador lo desconecta al emitir el mensaje y lo conecta automáticamente.

Aunque algunas marcas de automóviles ya poseen modelos que hablan, éste es un accesorio que cualquiera puede instalar en su automóvil; algo nuevo y de gran utilidad práctica, no tan sólo para impresionar a los acompañantes, sino también para el propio conductor y como elemento de seguridad vial.

Power to the people.

Pero en inglés, "power" significa no sólo "poder," sino también "potencia."

Y potencia es lo que, entre otras muchas cosas, ofrece la nueva serie KEH de Pioneer. Potencia para todos, porque sus precios no son "solo para poderosos."

Hay tres radio/cassettes para

elegir: KEH-4020, KEH-5020 y KEH-6030, que es el que aparece en la fotografía.

Todos ellos están dotados de unos poderosos 20 W por canal, un sintonizador digital de Quartz-PLL con 24 presintonías y un soberbio diseño en negro con una

brillante iluminación nocturna. Diríjase al Distribuidor Pioneer Car Audio más cercano y comprébelo usted mismo.

PIONEER
ALTA POTENCIA EN CAR STEREO.

DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA: VIETA AUDIO ELECTRÓNICA SA-C/BOLIVIA, 239-08020 BARCELONA.

Mercado

ECOS DE LA SEMANA

● Se desconocen aún los precios a los que se venderán los R-21, que han comenzado ya a fabricarse en España y que iniciarán su comercialización a mediados de mayo, tras la presentación a los medios informativos y la red comercial, que está fijada para la primera semana de mayo. Está previsto un stock de lanzamiento suficiente para que no se forme un retraso de entregas en los primeros meses.



● Una nueva versión del vehículo comercial C-15 será puesto a la venta en las próximas semanas. Utilizará el mo-

tor de 1390 centímetros cúbicos y 60 caballos, similar al que utiliza el Visa 14. Con este vehículo se quiere competir con la versión comercial de gasolina de la Renault Express, que tanta aceptación está teniendo.

● A primeros de julio comenzará a venderse en España la versión diesel del Range Rover. Se trata de una versión turbo de 112 CV, de la misma familia que el motor utilizado en la berlina, de cuatro cilindros en línea.

● Al margen de la importante financiación que ofrece la Red Citroën, hasta el 17 de mayo incluye una sobretasa de 100.000 pesetas para la adquisición de un coche nuevo. En las versiones comerciales esta sobretasa es de 75.000 pesetas.

● No todo van a ser coches. GAC, fabricante de ciclomotores, hace una interesantísima oferta de cara a este verano: 74.900 pesetas, incluido el IVA, para su modelo Mobylette.



SEGUNDA MANO

PRIMAVERA, BUEN PERIODO

TRADICIONALMENTE, las ventas de coches de ocasión (como las de coches nuevos) están muy determinadas por el periodo del año de que se trate. Así, para coches nuevos, son buenos meses junio o diciembre; el primero, por ser mes previo a las vacaciones, en las que un importante número de clientes quieren estrenar coche. El segundo mes, porque se aprovecha la paga de Navidad.

En los coches de ocasión, los periodos buenos se encuentran normalmente «desplazados» respecto a los anteriores: como en junio se venden bien, en mayo los profesionales proceden a la compra de coches para sur-

tir bien los locales. Entramos, pues, en un buen mes para vender el usado, porque van a valorar bien lo que llevamos.

De todos modos, el mercado se encuentra triste y decaído. Las medidas fiscales han sido un golpe durísimo para los profesionales, del que aún no han acabado de reponerse. Aunque afortunadamente se han superado los ínfimos niveles de inicio de año, aún se encuentra el mercado muy por debajo de lo que en años anteriores se alcanzaba.

Es, pues, primavera el buen periodo para vender y discreto para comprar. Siguiendo con las demás estaciones, verano es buena para comprar y mala para vender, otoño es buena para vender y comprar, e invierno buena para vender y regular para comprar.

Pero de todos modos, la compraventa a profesionales de coches usados son operaciones muy singulares, en los que el trato personal cuenta mucho. Frente a la venta de un coche nuevo, en la que la mercancía está sujeta a precio y apenas hay relación entre cliente y vendedor, en el coche

usado se produce verdaderamente una operación de compra, en la que la relación comprador-vendedor es mucho más plena. Por esto, todas las generalidades estacionales son relativas.



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
XI-200 R	198	18	—	389.900
XI-200 Pto-D	198	18	—	408.000
VF-1000 R*	998	130	251	1.752.986

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	488	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.800
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.800
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

JAWA

360	347,5	23	—	320.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	52	170	649.900
KZ 550 S	553	55	—	739.900
KLX 600 E	594	46	—	800.750
GPZ 600 R	593	75	—	800.750
GPZ 900 R	938	116	—	1.148.750

KTM

GS 125 End.	123,6	31,5	—	405.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	—	408.500
GS-250 End.	238,6	44	—	464.000
MX 250	238,6	45	—	464.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	568	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	6	—	156.800
200 Linea	198	9,7	—	181.850
200 Electr.	198	9,7	—	189.520

LAVERDA

1900 RGS	181	14	—	1.077.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6	—	—	297.200
DG 7 212	212	—	—	326.800
DG 3 R	—	—	—	390.000
QUESTA	349,8	—	—	340.000
DG 11 4 Tiempos	347,8	—	—	359.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	265.000
----------	-----	----	-----	---------

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	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 360 H7	345,6	—	130	367.500
Impala 125	124,3	10	100	226.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	123,6	12	—	268.000
250 2-C	238,5	25	138	338.000
350 R-3	344,1	39	180	595.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	265.000
----------	-----	----	-----	---------

PUCH

X-10	48,8	—	—	79.400
Mini	48,8	—	—	96.400
Mini PA	48,8	—	—	100.900
Mini 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

Strada	14	8,5	—	183.000
Marathon MR 80	75	14	—	204.500
Marathon Enduro	80	30	—	307.000
Marathon Cross	60	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	398	—	—	626.000
GSX 500 ED*	549	58	182	895.000
GSX 750 ED*	747	64	210	1.045.000
GSX 750 N*	744	105	230	1.260.200

VESPA

Vale	40,7	—	—	65.120
Vespa	49,7	—	—	99.456
Vespa ALX	49,7	—	—	108.854
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	78	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	123,1	6,6	100	158.109
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
150	148,5	8,3	100	219.849
200 DN	187,9	10,8	110	243.390
150	187,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	359.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	176	686.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.537.316

Primero fueron cuestiones mecánicas y de rendimiento. Luego, la búsqueda de criterios estéticos y de comodidad. Más tarde, la reducción del consumo de combustible y de la emisión de gases. Ahora se busca un «coche para vivir», un hábitat más racional para un artilugio, el automóvil, que caracteriza el último siglo de la civilización.

PENSADORES Y AUTOMOVILES POR UN COCHE MAS HUMANIZADO

SEGURAMENTE no hay otro elemento más común a todos los países del mundo que el automóvil, que ha caracterizado, además, el devenir de los últimos cien años. Por ello, las ciencias sociales están volviendo sus ojos hacia ese «ingenio mecánico» una vez que se han superado con creces las dificultades técnicas de su desarrollo, y al tabularse, por ejemplo, que en los niveles laborales se permanece hasta un 10 por 100

sociedad entera adquiere esa facilidad de desplazamiento. Hoy, en España, toda la población cabe en todos los automóviles, con cuatro personas en cada uno. En Estados Unidos, si dejáramos de lado a los niños o muy jóvenes que no tienen edad de conducir, no se podrían poner en marcha todos los automóviles, pues hay más de uno por adulto. Esto supone una tremenda variación de las formas de vida.» El automóvil afecta, sin embargo, a

la vida cotidiana en otros sentidos menos positivos, y aquí también se detuvo Julián Marías, quien afirmó que ya no sólo en las grandes ciudades el coche deja de ser una facilidad para convertirse en una dificultad, un factor importante del tiempo que se pierde, el tiempo de nadie o «no man's time», distinto del que se consume en hacer las cosas necesarias o ganarse la vida, y del tiempo libre. Marías se refirió finalmente a los



NOTICIAS DE EMPRESA



ROVER Y CORTEFIEL

CORTEFIEL sortea coches con su moda de primavera. Cada tienda Cortefiel ofrece a sus clientes la posibilidad de ganar uno de los dos automóviles que sortea entre aquellos que realicen sus compras y depositen un boleto para concursar. El modelo elegido para promocionar la moda de primavera por esta cadena comercial es el Rover 216.

ESCOCES A ESPAÑA

TEDISA, distribuidor para España de los productos de Fernando A. de



VOLVO EN LA HIPICA

TRAS las conversaciones mantenidas en Gotemburgo por altos cargos de la Federación Hípica Española y Catalana con la firma sueca Volvo, en las que Germán López, presidente de Volvo Concesionarios, S. A., ha servido de mediador, se ha obtenido para Barcelona una de las pruebas de la Copa del Mundo de Hípica que patrocinará Volvo. En la fotografía, de izquierda a derecha: Juan Oliver, presidente de la Federación Hípica Española; Pehr Gyllenhammar, presidente de AB Volvo; duque de Gor, vicepresidente de la Federación Hípica Española; Ernst Knappe, vicepresidente de AB Volvo, y Germán López, presidente de Volvo.

Terry, S.A., John Harvey & Sons Ltd. y Palomino y Vergara, S. A., comercializará también en exclusiva los whiskies de Teacher. Tedisa comercializará en nuestro país el teacher's Highland Cream, el Royal Highland y el Glendronach de pura malta.

PEGASO EN BENELUX

JUNTO a la autopista que une Gante y Amberes, Enasa ha inaugurado su filial Pegaso Benelux. Estas nuevas instalaciones, que serán uno de los principales focos de asistencia europea de la marca, ocupan una superficie de 25.000 metros cuadrados y disponen de taller y almacén de recambios, así como de habitaciones para los conductores que se vean obligados a efectuar reparaciones de más de veinticuatro horas.



de la jornada de trabajo dentro de un automóvil.

El rol de las personas como usuarios de automóviles ha sido el desarrollo de un seminario celebrado esta semana en Madrid, que, bajo el lema «Un coche para vivir», ha sido organizado por Fundes (Fundación de Estudios Sociológicos).

El crecimiento de la industria del automóvil en tan sólo cien años y la movilidad propiciada a sus usuarios centró la intervención del catedrático de Filosofía Julián Marías, quien se detuvo en analizar la accesibilidad a cualquier lugar que permite el automóvil y su reflejo en un mayor conocimiento entre personas de un mismo país, pero de distintas regiones. «El automóvil —dijo Marías— significa, por lo pronto, una extraordinaria movilidad. En los países en que el coche es normal, la



cambios en la personalidad de los conductores, una vez las manos en el volante, que no es en absoluto un tópico. Es más, afirmó, se ha detectado un altísimo número de accidentes, en la mayoría de los casos muy graves, cuya causa son principalmente la impaciencia, la frivolidad, el orgullo y el egoísmo de los conductores implicados.

Estas dificultades y su repercusión en la actitud del conductor sirvieron al profesor José Luis Pinillos, catedrático de Psicología de la Universidad Complutense de Madrid, para analizar la conducta del automovilista dentro de ese hábitat móvil en que se está convirtiendo el automóvil. Según Pinillos, a medida que el coche se va transformando en una especie de segunda vivienda, su entidad crece, se complica y, además, interfiere en la conducción. Justamente —dijo— la comodidad de los



vehículos origina formas insidiosas de fatiga asociadas a un confort que antes no existían, y que resultan en extremo peligrosas, precisamente por su conducción sutil.

Para Pinillos, quedan ya muy atrás aquellos tiempos en que los problemas psicológicos del automovilismo se reducían a los de una buena selección de conductores y poco más. Ahora, la

conducta con que uno se pone al volante importa más, en último extremo, que la aptitud con que lo maneja, ya que la seguridad del automóvil comienza en la mente del que conduce.

El catedrático de Sociología Amando de Miguel se detuvo, por su parte, en el análisis del automóvil como modo de vida y, en especial, a la creciente mortalidad en los accidentes de tráfico, llegando a la conclusión, bastante discutida, de que el número de muertos por accidentes automovilísticos no es una cifra azarosa, y en general, y en relación al posible tráfico, la accidentalidad está disminuyendo, o al menos no aumenta. Al referirse al automóvil en sí, De Miguel afirmó que no se puede negar que «el coche ha cambiado de figura y diseño a lo largo del último siglo, pero sigue manifestándose una

EL «LOOK» DE LOS EJECUTIVOS

UNO de los segmentos de población más analizados por sociólogos y publicistas son, sin duda, los «Young aspiring professionals» (YAP) o jóvenes ejecutivos internacionales. En una guía preparada para estos jóvenes por el profesor británico Pearson Philips, se descubre el irresistible deseo de identificación de los YAP con los BMW. «Ya han superado —se dice— los Mercedes, considerados en esa subsociedad de jóvenes refinadísimos como “el coche de los dentistas”, y en todo caso dejan el nuevo Mercedes 190 a sus esposas.» Esta tesis, que fue comentada por Amando de Miguel en el seminario, añade además que el coche de estos nuevos ejecutivos es un modo de llevarlo. Así no deberá portar nunca los siguientes accesorios, entre otros: pegatinas en el cristal trasero, antena de radio, asientos para niños pequeños. Todo lo contrario, el coche del YAP deberá ir provisto de raqueta de squash, teléfono, magnetófono miniatura para dictar cartas en los atascos, guía de restaurantes...

Para Amando de Miguel habría que añadir otros artefactos en la versión española del modo de vida de los dinámicos ejecutivos. La marca es lo de menos, con tal de que sea importado, y en el tablero de mandos se pueda visualizar el número de revoluciones del motor, entre otros datos técnicos de complicada interpretación. No se deben llevar en él amohadones con el escudo del club de fútbol favorito, spray desodorante y cortinillas en la luneta trasera. Y se recomienda, eso sí, montar aire acondicionado para no tener que soportar a los pedigrifeños que asaltan las ventanillas...

cierta contumaz resistencia a la evolución. Algunos accesorios, como el limpiaparabrisas, llevan cien años con el mismo principio. Y no siempre —añadió— la evolución del auto ha sido hacia las líneas más aerodinámicas: las nuevas llantas, más parecen garras. El sentido aerodinámico no lo es sólo por las ventajas intrínsecas del menor esfuerzo, sino por la connotación con las “curvas” femeninas porque, obviamente, la publicidad de coches se dirige indefectiblemente a los varones y, dominar un coche, arrellanarse en él, tiene algo que ver con la posesión del cuerpo femenino».

El último participante en el semina-

A una conducta con la que una persona se pone al volante importa más que la aptitud con que se maneja el vehículo. La seguridad del automóvil comienza en la mente del que conduce.

rio, el profesor Francisco Grande Covián, catedrático de Fisiología y Bioquímica, analizó los aspectos nutricionales de la conducción de automóviles, llegando a la conclusión de que las investigaciones científicas no han puesto de manifiesto la necesidad de una dieta especial en función del consumo de energía producido por la actividad de conducir. Sus últimas recomendaciones insistirían en no hacer excesos gastronómicos de ningún tipo y atender más a las llamadas psíquicas del descanso que pide el cerebro.

Raúl R. Sáez

CONDUCTOR CIBERNÉTICO

EL conductor no sólo está limitado por sí mismo, sino por un entorno con el que se relaciona y que le influye. Se establecería así un «servosistema hombre-máquina», que recogería desde las percepciones conscientes e inconscientes de la actuación humana hasta las perturbaciones exteriores para un único fin: el comportamiento idóneo del vehículo. Para el ponente de este tema, Günther Oistrach, director de Investigación y Desarrollo de Seat, es clave la cantidad de información que hoy llevan los automóviles en sus paneles, ya que a un mayor conocimiento previo, menores son las perturbaciones exteriores al sistema no previstas por el conductor.

Para Oistrach, gran parte de la tensión y la inseguridad de los conductores españoles se debe al mal estado general de su vehículo, debido a la existencia de un parque muy viejo y mal mantenido. De hecho, las principales perturbaciones o fuentes de excitación en un automóvil están claramente delimitadas y superadas en los modelos más modernos, que ya no vi-

bran ni hacen excesivo ruido, y que montan sistemas de seguridad altamente sofisticados. En el caso espa-

ñol, el tercer hábitat, el papel del coche, pasaría por una radical renovación del parque.



ABRIENDO PASO AL SONIDO

KindvoX
ALTA VOICES
Made by RADIOVOX - Tel. (93) 3303359



EL NUMERO **1** EN REPUESTOS PARA EL VEHICULO ALEMAN
GERSTENMAIER

DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO DE SACHS IBERICA, S. A.

Avenida del Llano Castellano, 13. 28034 MADRID. Télex 23360 Gers E. Telegramas: Importauto. Teléfonos 729 09 11, 729 02 44, 729 36 73, 729 28 82, 729 30 82, 729 46 82, 729 48 82

DELEGACIONES

Alicante: Avda. Orihuela, 112. Tel. 10 37 50.
Barcelona: Bach de Ronda, 200. Tel. 308 71 58.
Barcelona: Avda. Meridiana, 1. Tel. 300 58 62.
Bilbao: Juan Antonio Zunzunegui, 5. Tel. 442 00 00.

Granada: Camino de Florida, 186. Tel. 28 80 90.
Madrid: Avda. América, 27. Tel. 415 46 52.
Madrid: Embajadores, 212. Tel. 228 31 24.
Málaga: Héroes de Sostoa, 132. Tel. 34 72 08.
San Sebastián: Marino Tabuyo, 10. Tel. 27 82 37.
Sevilla: Gonzalo Bilbao, 19. Tel. 41 04 53.

Valencia: Avda. Doctor Waksman, 16. Tel. 374 27 09.
Valladolid: Arca Real, 4. Tel. 27 33 65.
Vigo: Gran Vía, 100. Tel. 47 06 44.
Zaragoza: Corona de Aragón, 25. Tel. 35 30 18.
Las Palmas: Avda. Escaleritas, 56. Tel. 20 11 17.
Reus (Tarragona): Poblet, 32. Tel. 32 25 65.

FRENTE A FRENTE

TODOS CONTRA TODOS

**PEQUEÑOS
PERO DIGNOS**



LOS ocho coches de esta prueba son la expresión ideal del utilitario: son modelos muy manejables porque tienen un tamaño exterior recortado y se llevan con un dedo; son vehículos económicos porque su precio no es excesivo y, además, se conforman con cantidades de gasolina bastante bajas; y, lo que es más importante, son coches de verdad, máquinas pequeñas pero muy dignas, que no tienen nada que envidiar a vehículos con más porte y precio mucho más alto. Estos ocho pequeños hacen gala de una mecánica de primera, que da plena seguridad, esa seguridad que no tienen mu-

chos cacharros que se mueven por ciudades y carreteras repletas de niños y con manos inexpertas al volante.

Estos ocho pequeños son la solución para los usuarios que no pueden permitirse alegrías económicas; para los usuarios que tienen en el bolsillo poco más de un millón de pesetas, o para aquellos que son capaces de conseguir un crédito personal «arregladito» que les permita pagar poco más de veinte mil pesetas al mes durante cuatro años.

La prueba de estos ocho rivales se ha hecho desde la vista del usuario medio, un hombre o una mujer, que se mueve de continuo en tráfico urbano y sólo sale fuera



FORD FIESTA 1.4S
Precio en la calle:
1.051.915 ptas.

VIRTUDES

- Caja de cambio.
- Dirección.
- Acabado y equipamiento.

DEFECTOS

- Eje trasero.
- Consumo.
- Vibraciones del motor a alto régimen.

FIAT UNO 60 SL
Precio en la calle:
1.008.684 ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Frenos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Acabado mejorable.
- Limpiaparabrisas único.
- Ruidos aerodinámicos.

VW POLO CL
Precio en la calle:
1.049.810 ptas.

VIRTUDES

- Frenos.
- Consumo de gasolina normal.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Equipamiento.
- Climatización insuficiente.
- Postura de conducción.

MG METRO 1.3
Precio en la calle:
1.086.368 ptas.

VIRTUDES

- Aptitudes urbanas.
- Elasticidad y economía.
- Amplitud interior.

DEFECTOS

- Acabado mejorable.
- Cambio de marcha impreciso.
- Motor ruidoso.

SEAT IBIZA 1.2 GLX
Precio en la calle:
1.124.556 ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad interior.
- Consumo en ciudad.
- Conducción fácil.

DEFECTOS

- Dirección dura en maniobras.
- Volante muy horizontal.
- Fallos de acabado.

RENAULT 5 GTS
Precio en la calle:
1.099.710 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Suavidad de marcha.
- Climatización.

DEFECTOS

- Inclínación de carrocería en curvas.
- Ruidoso a alto régimen.
- Acceso plazas traseras.

PEUGEOT 205 XR
Precio en la calle:
1.114.201 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Facilidad de conducción.
- Consumo en carretera.

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa.
- Asientos delanteros cortos.
- Dirección pesada.

OPEL CORSA 1.3 GLS
Precio en la calle:
1.059.889 ptas.

VIRTUDES

- Acabado y equipamiento.
- Consumo.
- Suavidad de manejo.

DEFECTOS

- Tacto de frenos.
- Dirección lenta.
- Comportamiento.

FRENTE A FRENTE

TODOS CONTRA TODOS

**PEQUEÑOS
PERO DIGNOS**

**COMPARADOS
MOTOR 16**

Los ocho coches de esta prueba son la expresión ideal del utilitario: son modelos muy manejables porque tienen un tamaño exterior recortado y se llevan con un dedo; son vehículos económicos porque su precio no es excesivo y, además, se conforman con cantidades de gasolina bastante bajas; y, lo que es más importante, son coches de verdad, máquinas pequeñas pero muy dignas, que no tienen nada que envidiar a vehículos con más porte y precio mucho más alto. Estos ocho pequeños hacen gala de una mecánica de primera, que da plena seguridad, esa seguridad que no tienen mu-

chos cacharros que se mueven por ciudades y carreteras repletas de niños y con manos inexpertas al volante.

Estos ocho pequeños son la solución para los usuarios que no pueden permitirse alegrías económicas; para los usuarios que tienen en el bolsillo poco más de un millón de pesetas, o para aquellos que son capaces de conseguir un crédito personal «arregladito» que les permita pagar poco más de veinte mil pesetas al mes durante cuatro años.

La prueba de estos ocho rivales se ha hecho desde la vista del usuario medio, un hombre o una mujer, que se mueve de continuo en tráfico urbano y sólo sale fuera



FORD FIESTA 1.4S
Precio en la calle:
1.051.915 ptas.

VIRTUDES

- Caja de cambio.
- Dirección.
- Acabado y equipamiento.

DEFECTOS

- Eje trasero.
- Consumo.
- Vibraciones del motor a alto régimen.

FIAT UNO 60 SL
Precio en la calle:
1.008.684 ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad.
- Frenos.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Acabado mejorable.
- Limpiaparabrisas único.
- Ruidos aerodinámicos.

VW POLO CL
Precio en la calle:
1.049.810 ptas.

VIRTUDES

- Frenos.
- Consumo de gasolina normal.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Equipamiento.
- Climatización insuficiente.
- Postura de conducción.

MG METRO 1.3
Precio en la calle:
1.086.368 ptas.

VIRTUDES

- Aptitudes urbanas.
- Elasticidad y economía.
- Amplitud interior.

DEFECTOS

- Acabado mejorable.
- Cambio de marcha impreciso.
- Motor ruidoso.

SEAT IBIZA 1.2 GLX
Precio en la calle:
1.124.556 ptas.

VIRTUDES

- Habitabilidad interior.
- Consumo en ciudad.
- Conducción fácil.

DEFECTOS

- Dirección dura en maniobras.
- Volante muy horizontal.
- Fallos de acabado.

RENAULT 5 GTS
Precio en la calle:
1.099.710 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Suavidad de marcha.
- Climatización.

DEFECTOS

- Inclinación de carrocería en curvas.
- Ruidoso a alto régimen.
- Acceso plazas traseras.

PEUGEOT 205 XR
Precio en la calle:
1.114.201 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Facilidad de conducción.
- Consumo en carretera.

DEFECTOS

- Mecánica ruidosa.
- Asientos delanteros cortos.
- Dirección pesada.

OPEL CORSA 1.3 GLS
Precio en la calle:
1.059.889 ptas.

VIRTUDES

- Acabado y equipamiento.
- Consumo.
- Suavidad de manejo.

DEFECTOS

- Tacto de frenos.
- Dirección lenta.
- Comportamiento.



El R-5, el Uno y el 205 son los coches más fáciles de conducir, los que tienen reacciones más suaves y los más nobles, una virtud que destaca no sólo cuando se conduce en plan familiar, a un ritmo tranquilo y con el coche cargado hasta los topes, sino también cuando se va de carreras, a todo trapo, en solitario y por una carretera vacía. Los tres coches no tienen problemas, ni con el aire lateral, ni con los baches, ni con las carreteras de montaña. El morro responde de inmediato a la dirección, va por donde mandan las ruedas delanteras, tanto en curvas cerradas como en curvas abiertas. Renault 5, Uno y 205 se mueven como tranvías sobre raíles, ya que el tren trasero no da el menor coleteo, a no ser que se hagan verdaderas locuras; el R-5 se inclina bastante al tomar las curvas, pero este movimiento no afecta para nada la seguridad de marcha.

El Ibiza queda un poco por detrás de estos tres

ejemplares, verdaderas ventosas del asfalto. El Seat es también un coche muy noble, pero algo más perezoso a la entrada de las curvas, sobre todo si va cargado de personas y de equipaje. Esa lentitud de reacciones obliga a girar más el volante y le hace perder agilidad.

El Metro y el Polo son tan estables como los anteriores, pero son más bruscos para conductor y pasajeros. La dureza de sus suspensiones es casi ideal para una conducción deportiva, pero molesta un poco en utilización normal. Los dos son muy ágiles y su morro responde de inmediato a las órdenes dadas al volante, pero el tren trasero tiene tendencia a dar bandazos.

El Corsa tiene una suspensión bastante blanda, muy cómoda para una utilización familiar, pero poco adecuada a las carreteras con pisos en mal estado. El Opel da la sensación de flotar en cuanto el piso se ondule lo más mínimo, y esos saltos suaves obligan a mo-

ver el volante para corregir la orientación en línea recta.

El Fiesta es el que tiene un comportamiento menos agradable; el eje trasero rígido salta a su aire en cuanto se pasa por un bache, y esos saltos se hacen más no-

tables en zona de curvas. El Ford no da problemas cuando el asfalto se encuentra en buen estado y sorprende de forma muy favorable por la docilidad con que entra en las curvas en cuanto se toca el volante; pero si el suelo

CONSUMO

	Corsa	Fiesta	Ibiza	Metro	Polo	R-5	Uno	205
L./100 km.								
CIUDAD A 27,8 km/h. de promedio	8,9	11,1	9,8	11,1	9,4	8,3	8,7	10,1
CARRETERA A 90 km/h. de cruceo	5,6	6,4	5,8	5,9	6,7	5,4	5,4	5,2
En conducción rápida	10,6	11,5	10,0	8,9	11,5	8,7	8,8	9,0
AUTOPISTA A 120 km/h. de cruceo	6,1	8,0	7,3	7,1	7,3	6,8	7,3	6,2
A 140 km/h. de cruceo	7,3	9,8	9,6	8,2	9,6	8,1	7,9	8,5
CONSUMO MEDIO POND. Litros/100 km.	7,6	9,4	8,4	9,2	8,4	7,3	7,6	8,2
AUTONOMIA MEDIA Kilómetros recorridos	500	375	545	330	380	530	500	560



de la ciudad en verano o en algún fin de semana.

Después de recorrer más de dos mil kilómetros con cada coche, siempre metidos en la piel de una persona tranquila, que no hace locuras y sabe lo que vale cada gota de gasolina.

El Fiat Uno 60 es el más barato y uno de los mejores compromisos en todos los aspectos. El R-5 y el 205 están al máximo nivel, pero también son los más caros. El Corsa y el Polo tienen precios competitivos, pero están un escalón por deba-

jo: el Opel, por el tacto extraño de sus frenos, y el Volkswagen, por su estrechez interior.

El Ibiza es demasiado caro en su versión GLX, sin aportar nada especial, a excepción de la amplitud interior y del uso de gasolina

normal; hay que considerar la versión Junior, con un precio más aceptable. El Fiesta es el concepto más veterano, y eso se nota no sólo en el comportamiento, sino también en el consumo, que es uno de los menos interesantes.



está malo el coche se transforma en un potrillo salvaje, difícil de domar.

A la hora de echar gasolina hay tres modelos que destacan por su sobriedad, el R-5, el Corsa y el Uno. En particular, el Renault se

contenta con muy poca gasolina y es el que menos gasta de todos. Por detrás hay otro grupo, formado por el 205, el Ibiza y el Polo, que oscila entre 8,2 y 8,4 litros a los 100 kilómetros de consumo medio ponderado. El

205 es uno de los que menos gastan mientras se rueda tranquilo, pero el consumo sube mucho en cuanto se apuran un poco las marchas. Por su parte, el Ibiza y el Polo tienen la ventaja de consumir gasolina normal, con el consiguiente ahorro inicial en el precio del combustible. Por detrás quedan el Metro y el Fiesta, que son los más gastones del grupo. En el caso del Metro la culpa hay que echársela a unos desarrollos que obligan a tirar mucho de marchas cortas, mientras que para el Fiesta no hay una explicación lógica para este consumo, pero conviene tener en cuenta que las cifras obtenidas son prácticamente iguales a las que se obtuvieron con el antiguo motor 1.3, aunque el rendimiento de éste es mucho mejor. Por tanto, hay que señalar un cierto progreso.

Los más andarines son el Corsa, el Fiesta y el R-5. Los tres superan los 160 kilómetros por hora de velocidad máxima; en particular,

el motor del Corsa se encuentra muy a gusto rodando al máximo. El Metro, el Polo, el Uno y el 205 quedan bastante emparejados, con velocidades máximas que oscilan entre los 152 y los 155 kilómetros por hora. Descolgado por detrás está el Ibiza, que acusa de gran modo una mala aerodinámica. En recuperaciones y aceleraciones de nuevo nos encontramos con el R-5 que destaca, seguido muy de cerca por el Corsa. Este último acelera muy bien, pero acusa de gran forma un desarrollo demasiado largo de cuarta a quinta. El Fiesta y el 205 se mantienen en un término medio justo, por detrás de los líderes. El Metro y el Polo quedan penalizados en las recuperaciones, al disponer de cajas de cambio de sólo cuatro velocidades. El Uno y el Ibiza son los más remolones: en el caso del Uno, por unas relaciones de cambio que buscan la economía y en el del Ibiza, por el todavía elevado peso total del coche.

PRESTACIONES

	Corsa	Fiesta	Ibiza	Metro	Polo	R-5	Uno	205
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	162,0	160,8	150,5	155,8	155,5	162,4	152,3	154,4
ACELERACION (seg.) 400 m. salida parada	18,5	18,7	20,3	19,1	19,6	18,1	20,0	19,5
1.000 m. salida parada	35,1	35,0	35,2	35,7	35,3	33,5	37,1	36,2
De 0 a 100 km/h.	10,4	12,8	13,8	12,9	13,9	11,5	13,0	13,9
RECUPERACION (seg.) 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	22,1	19,4	21,2	22,0	21,5	18,6	22,2	19,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	25,1	21,6	24,0	—	—	21,1	24,8	21,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,9	36,6	39,0	39,6	38,2	36,7	41,0	37,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,6	40,7	46,8	—	—	39,2	45,7	41,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,0	13,0	16,0	13,9	15,0	10,7	15,2	13,6
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	18,8	20,5	20,8	—	—	15,1	22,3	18,3



Finalmente, el MG Metro se puede clasificar al mismo nivel del Polo y el Corsa, en ese escalón medio; su personalidad es, sin embargo, muy especial, ya que va a los usuarios más refinados, que quieren distinguirse cuando se mueven por ciudad. Ese

suplemento de lujo exterior no se ve reflejado en el precio final, un detalle digno de considerar.

Descritos en breve, por el orden que aparecen en los cuadros, se puede decir que:

El Corsa es un coche con una presentación cuidada,

muy cómodo y con cierto lujo. La economía está presente, tanto en los consumos como en el mantenimiento. El coche de Opel es uno de los que menos gasta en carretera y en ciudad, también está entre los primeros de la lista de ahorradores.

Es rápido, pero en quinta no tiene gancho. Los frenos carecen de energía, por lo que hay que pisar con ganas. La dirección es suave pero lenta, y el comportamiento no es nada del otro mundo en carreteras de mal piso.

El Fiesta es el diseño más

FRENTE A FRENTE



El Opel Corsa tiene un tablero muy completo. El volante es demasiado grande, y tiene un aro muy fino.



El Fiesta S es un ejemplo de buen acabado. El cuadro se lee con facilidad, y el volante tiene un tamaño excelente.



El Seat Ibiza tiene un cuadro poco funcional. El posicionamiento de los mandos no es demasiado lógico.



El Metro MG tiene un toque deportivo. El volante tiene un tacto muy agradable.



El cuadro del Polo es bastante pobre. La sencillez es la nota dominante en el coche alemán.



El R-5 GTS tiene un cuadro muy completo. La cubierta de plástico recoge demasiado polvo.



El Fiat Uno tiene un equipamiento muy completo.



El 205 es muy fácil de conducir.

antiguo, y eso se nota en cuanto se hacen unos pocos kilómetros. Tiene el mejor acabado de todos los coches probados: el equipamiento es bueno, la dirección es fenomenal por precisión y suavidad, mientras que la caja de cambio da gusto ma-

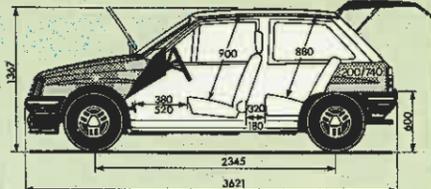
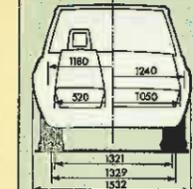
nejarla. En ciudad se lleva con un dedo, pero falla en consumos. El Ford tiene una mecánica super elástica, que permite rodar siempre en quinta; en tráfico urbano y en carretera se conduce como un automático, con un olvido total de la palanca de

cambio. El Fiesta tiene alergia a los suelos bacheados, en los que agita a sus ocupantes. Los frenos son de lo mejor. El Ibiza es uno de los ocho pequeños con más espacio interior para pasajeros y equipajes, tiene un

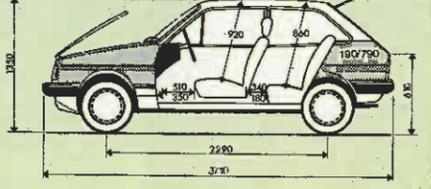
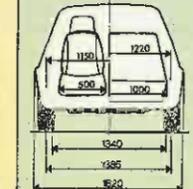
comportamiento estupendo, frena bien y consume gasolina normal, un ahorro importante si se tiene en cuenta que las cifras conseguidas son siempre bastante bajas. La calidad de los materiales empleados en el interior no es buena, la palanca de cam-

FRENTE A FRENTE

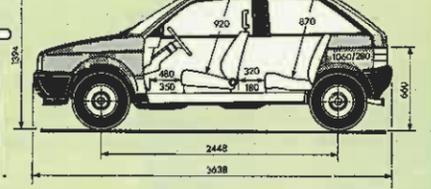
OPEL CORSA



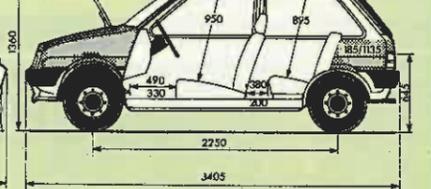
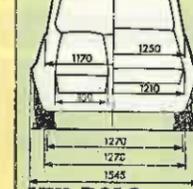
FORD FIESTA



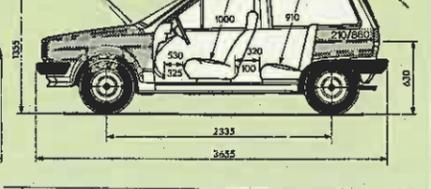
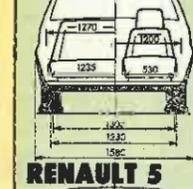
SEAT IBIZA



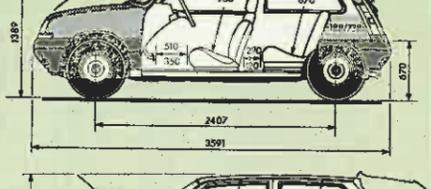
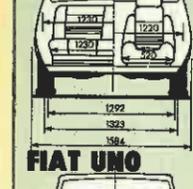
MG METRO



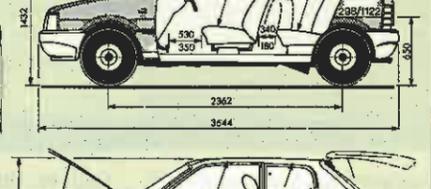
VW POLO



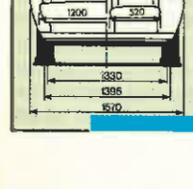
RENAULT 5



FIAT UNO



PEUGEOT 205



La habitabilidad interior es un tema clave en unos coches pequeños por fuera que pretenden ofrecer el máximo espacio libre. El Ibiza y el Uno están por delante de sus competidores en amplitud. El coche español y el coche italiano son los que ofrecen más anchura libre, tanto a nivel de codos como a nivel de hombros, y, además, son los que tienen más sitio despejado para las piernas de los pasajeros sentados detrás. El 205 está casi al mismo nivel y permite, igualmente, que cinco adultos viajen sin problemas. En el Seat, el Fiat y el Peugeot hay que destacar la facilidad de acceso a las plazas posteriores: la base de las butacas delanteras se traslada hacia delante al abatir el respaldo, lo que permite entrar y salir sin problemas.

El R-5 viene a continuación, a causa de su menor espacio para los ocupantes del asiento trasero. La Corsa es el último en la lista de coches con amplitud suficiente para cinco adultos. Los tres restantes, Fiesta, Metro y Polo, son bastante menos habitables, aunque cuatro personas puedan viajar en ellos aceptablemente.

La calidad de acabado es un tema básico en coches que se van a utilizar de una forma intensiva durante bastante tiempo. El R-5, por un lado, y los modelos de origen alemán, Corsa, Fiesta y Polo, por otro, están un escalón por encima de todos los demás, no sólo tienen una terminación casi perfecta, sino que utilizan, además, unos materiales de primera calidad. El Ibiza, el Metro, el Uno y el 205 fallan en los detalles finales, ese que evita, por ejemplo, que las bandejas salten al pisar el más mínimo bache. En conjunto, los asientos más cómodos son los del Corsa, el R-5, el Uno y el

205; los pasajeros de estos cuatro modelos van bien, tanto en las butacas delanteras como en el asiento posterior.

El usuario español medio, la persona que tiene una estatura comprendida entre 1,65 y 1,75 metros, se siente más a gusto al volante del 205, el Uno y el R-5. El Peugeot, el Fiat y el Renault son los mejores por la posición del volante, de los pedales y de la palanca de cambio. El Peugeot tiene una pequeña crítica por la cortadía de la base del asiento, como también del Fiat se puede decir que las zonas lumbares más delicadas sufren por la rectitud del respaldo a esa altura, mientras que en el Renault hay una queja por la excesiva blandura de todo el conjunto.

La base del asiento del Opel Corsa va situada muy abajo, por lo que las personas de menor talla pierden algo de visibilidad exterior. Las butacas del Seat recogen muy poco el cuerpo lateralmente, mientras que las quejas en el Fiesta no son para el asiento, que tampoco recoge mucho el cuerpo, sino para los pedales y el volante, que están desplazados hacia la derecha. En el Polo es fácil sentir que el volante va situado muy arriba, que los pedales piden piernas de longitud kilométrica y que el acelerador tiene el tamaño de una seta pequeña.

Los cuadros de mandos de estos ocho competidores se leen sin problemas y la información es bastante completa. Los modelos de origen alemán, Corsa, Fiesta y Polo, no llevan testigo óptico de reserva de carburante y el 205 carece de termómetro de agua, mientras que el R-5 y el Uno hacen gala de unos cuadros muy completos.

El Ibiza destaca de forma negativa por la poca lógica con la que se han colocado los diferentes pulsadores.

bio no tiene precisión, la dirección es dura en maniobras y la disposición de los pulsadores situados junto al volante es poco racional.

El MG Metro es un pequeño capricho, con prestaciones y consumos algo mediocres; un coche con un es-

tilo diferente al mostrado por los restantes modelos. Su comportamiento es muy sano y permite una utilización casi deportiva, como si se manejara un kart. Para conseguir la amplitud interior se ha sacrificado el maletero. La mecánica es muy

FICHA TECNICA

	Corsa 1.3 GLS	Fiesta 1.4 S	Ibiza 1.2 GLX	MG Metro 1.3	Polo CL	R-5 GTS	Uno 60 SL	205 XR
MOTOR								
Disponición	Del. transversal							
Núm. de cilindros	4, en línea							
Cilindrada (c.c.)	1.297	1.392	1.193	1.275	1.272	1.397	1.301	1.294
Alimentación	Carburador							
Compresión/combustible	9,2/97 octanos	9,5/97 octanos	9,5/92 octanos	10,5/97 octanos	9,5/92 octanos	9,2/97 octanos	9,2/97 octanos	9,5/97 octanos
Potencia máx./régimen (CV/rpm.)	70/5.600	75/5.600	63/5.800	71/6.000	55/5.400	72/5.750	58/5.700	65/5.500
Par máx./régimen (mkg./rpm.)	10,3/3.800	11,1/4.000	9/3.500	10,1/4.000	9,8/3.300	10,8/3.500	8,9/3.000	11/2.800
TRANSMISIÓN								
Tracción	Delantera							
Núm. de marchas	5	5	5	4	4	5	5	5
DIRECCION Y FRENOS								
Tipo de dirección	Cremallera							
Vueltas de volante	4,1	3,2	4	3,3	3,5	3,8	4	3,8
Diámetro de giro (m.)	10	10,3	9,8	10,2	10,1	9,8	9,4	9,9
Frenos delanteros/traseros	Disco/tambor, servo							
SUSPENSIONES Y RUEDAS								
Suspensión delantera	Independiente							
Suspensión trasera	Semiindependiente	Eje rígido	Independiente	Independiente	Semiindependiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESOS Y CAPACIDADES								
Peso en orden de marcha	750 kg.	800 kg.	900 kg.	795 kg.	700 kg.	730 kg.	770 kg.	825 kg.
Capacidad depósito comb. (l.)	42	40	50	35	36	43	42	50

BALANCE FINAL

	Corsa	Fiesta	Ibiza	Metro	Polo	R-5	Uno	205
Velocidad máxima	1,0 ****	3,0 ****	8,0 ***	4,0 ****	4,0 ****	1,0 ****	7,0 ***	6,0 ****
Aceleraciones	2,0 ****	2,0 ****	7,0 ****	4,0 ****	4,0 ****	1,0 ****	7,0 ****	4,0 ****
Recuperaciones	4,0 ****	1,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	1,0 ****	5,0 ****	1,0 ****
Consumo	2,0 ****	8,0 ***	5,0 ****	7,0 ****	5,0 ****	1,0 ****	2,0 ****	4,0 ****
Transmisión	8,0 ***	4,0 ****	1,0 ****	4,0 ****	4,0 ****	1,0 ****	4,0 ****	1,0 ****
Caja de cambio	4,0 ****	1,0 ****	8,0 ***	4,0 ****	4,0 ****	1,0 ****	7,0 ****	1,0 ****
Frenos	8,0 ***	1,0 ****	5,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	6,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Dirección	6,0 ****	1,0 ****	6,0 ****	6,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Comportamiento	7,0 ***	8,0 ***	4,0 ****	4,0 ****	4,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Aptitudes urbanas	7,0 ***	1,0 ****	7,0 ***	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Autonomía	4,0 ****	6,0 ****	2,0 ****	8,0 ***	6,0 ****	2,0 ****	4,0 ****	1,0 ****
Habitabilidad	5,0 ****	8,0 ****	1,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Maletero	5,0 ****	6,0 ****	1,0 ****	6,0 ****	4,0 ****	6,0 ****	1,0 ****	3,0 ****
Confort	1,0 ****	6,0 ****	4,0 ****	6,0 ****	6,0 ****	1,0 ****	4,0 ****	1,0 ****
Posición conductor	4,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	8,0 ***	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Sonoridad	6,0 ****	4,0 ****	7,0 ***	7,0 ***	4,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Equipamiento	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****	8,0 ***	1,0 ****	1,0 ****	1,0 ****
Calidad-precio	2,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	5,0 ****	2,0 ****	2,0 ****	1,0 ****	2,0 ****

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

FRENOS

DISANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Corsa	Fiesta	Ibiza	Metro	Polo	R-5	Uno	205
A 60 km/h.	3,5	13,5	15,7	11,8	12,1	17,6	11,6	13,0
A 100 km/h.	3,3	36,5	47,3	36,2	33,8	41,8	34,9	39,8
A 120 km/h.	3,0	56,1	58,5	51,1	53,0	60,7	47,2	57,1

SONORIDAD

	Corsa	Fiesta	Ibiza	Metro	Polo	R-5	Uno	205
Al ralentí	6,1	52,8	52,4	64,1	51,7	49,5	51,8	47,7
A 60 km/h.	7,4	67,9	65,5	72,6	64,5	67,7	64,6	67,9
A 90 km/h.	8,4	70,4	70,3	72,0	68,5	70,1	68,1	70,9
A 120 km/h.	12	74,3	75,1	76,4	73,5	72,9	73,2	74,6
A 140 km/h.	13,7	77,6	80,6	79,0	76,4	75,7	74,6	76,0
A tope	13,3	79,6	82,3	82,6	79,6	78,5	77,2	79,4

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



Los detalles distintivos del Corsa, el Fiesta, el Ibiza, el MG Metro, el Polo CL, el R-5 GTS, el Uno y el Peugeot 205 dan idea del carácter y la personalidad de cada uno de estos modelos, que son la expresión ideal del utilitario.



elástica y tira del coche con bastante energía. La veterania del motor se nota en el nivel de ruidos y en las vibraciones parásitas que aparecen al forzar el conjunto. El Polo y el Metro son los únicos modelos con caja de

cambio de cuatro velocidades, un detalle que hace más sencillo el manejo por ciudad. El Polo es muy ágil, gasta poco y utiliza gasolina normal; los frenos son de los mejores y la dirección es muy suave. La pobreza de

equipamiento, el mal diseño del puesto de conducción, pensado para personas muy altas, y la poca capacidad del asiento trasero son las notas menos favorables. El Renault 5 cautiva por su acabado y por la suavidad

de funcionamiento; la dirección, los pedales y la caja de cambio se manejan sin el menor esfuerzo; la mecánica reúne potencia con elasticidad y el coche se mueve con unos consumos mínimos, los mejores entre

los ocho competidores. La suavidad agrada tanto a conductores como conductoras y la elasticidad de la mecánica hace más fácil el manejo del coche, ya que evita la utilización intensiva de la palanca de cambio.

El Uno ofrece una habitabilidad excepcional y es fácil de manejar. Frena bien, es de comportamiento noble y sus consumos bastante ajustados. Por contra, pierde un poco de agilidad a causa de una transmisión de carácter

demasiado ahorrativo. El 205 es un coche fácil de manejar, con un comportamiento noble en todas las circunstancias. El sistema de suspensión absorbe las irregularidades del suelo sin rechistar. El consumo en ciudad

no es bueno, pero en carretera y autopista se consiguen resultados muy favorables. La calidad de acabado del Peugeot es floja y el ruido de la mecánica es algo más alto de lo deseable. A. Marco y V. Piclone

VAYA Y VUELVA POR EL 20% MENOS.

Los que viajan sin atascos,
nervios o paradas de más. Los que
van y vuelven en todo tipo de trenes
de recorrido superior a los 100 Km.,
ahora pueden ir y volver por menos.

En Día Azul, utilice la Tarifa
Especial Ida y Vuelta de Renfe, así
viajará más por el 20% menos.

Además, con Chequetrén un
15% menos.

**DIAS AZULES.
VIAJE MAS, POR MENOS.**



Infórmese en RENFE y Agencias de Viaje.



• Este descuento se aplica sobre el precio de la TARIFA GENERAL, excluidos los suplementos, que se abonarán íntegramente.
Si desea **TREN+HOTEL**, consulte el programa **IBERMIL** en su agencia de viajes.

AL VOLANTE

VOLVO 480 ES TRANQUILIDAD A 190 KM/H

Hemos conducido esta semana el nuevo Volvo 480, un coupé con motor 1.700 que no deja de recordar al antiguo Volvo coupé desaparecido hace una quincena de años. Desde entonces, Volvo no había vuelto a fabricar un coche de este tipo.



EL mes de octubre de 1985, Volvo desveló oficialmente la existencia de un nuevo modelo, el 480, del que MOTOR16 y otras publicaciones europeas habían venido publicando fotos espías desde hacía un par de años. Limitados por su reducida capacidad industrial, el lanzamiento de este modelo se ha retrasado hasta ahora en que muy poco a poco se va a ir comercializando en diversos países europeos, comenzando por Holanda y Bélgica. En España, este nuevo Volvo se hará esperar hasta el próximo mes de octubre, más o menos, una fecha todavía muy lejana como para que se pueda hablar de precios, que hay que cal-

cular que estarán alrededor de los tres millones de pesetas.

El nuevo coche es un coupé de dos puertas y cuatro plazas, de línea bastante aerodinámica, que no es más que la punta del iceberg de una nueva gama de modelos que incluirá una berlina de tres y cinco puertas y un break. Una gama que con el tiempo acabará por sustituir a la actual serie 340/360, pero que el fabricante no se siente apresurado en lanzar, dados los continuos progresos en las cifras de ventas de estos últimos. Concretamente, Volvo consiguió el pasado año un nuevo récord de ventas, que este año lleva camino de superar.

TRACCIÓN DELANTERA

Este nuevo coche es la primera incursión de Volvo en la técnica de la tracción delantera. El motor empleado es el Renault 1,7 litros, que hasta ahora había empleado la marca francesa en sus R-9 y R-11 TXE, y que también ha introducido en las versiones más bajas del R-21. Los técnicos de Volvo aseguran haber trabajado desde el principio con la gente de Renault para el desarrollo de este motor, habiendo aportado algunas soluciones. Lo que han hecho es ser los primeros en utilizarlo con un sistema de inyección de combustible, gracias al cual la potencia alcanza los



Volvo vuelve a producir un coupé, cuyas primeras unidades no llegarán a España hasta octubre próximo.

110 caballos. El motor va montado transversalmente, acoplado a una caja de cambio, también de origen Renault, de cinco marchas.

La carrocería, debida al centro de diseño de Volvo en Holanda —fue escogida en detrimento de los proyectos realizados por Volvo-Suecia, Bertone y Coggiola—, es bastante aerodinámica. No tiene un coeficiente de penetración espectacularmente bajo —honestamente, sólo se reivindica un 0,34—, pero gracias a su poca altura, su sección frontal es pequeña y ofrece poca resistencia.

Gracias a ambas cosas, el coche, pese a los 110 caballos, que aun siendo una respetable potencia en relación a la cilindrada del motor no son espectacularmente numerosos, tiene unas brillantes prestaciones. El fabricante habla de 190 kilómetros por hora de velocidad punta, cifra que el coche superó ampliamente en las mediciones efectuadas. La velocidad real cronometrada fue de 192,2 kilómetros por hora, pero, teniendo en cuenta que la unidad tenía poco más de 1.000 kilómetros y que estábamos a una respetable altura sobre el nivel del mar, habría que establecerla en unos 195 kilómetros por hora. Las aceleraciones del fabricante son de treinta y un segundos en el kilómetro salida parada y nueve segundos y

FICHA TÉCNICA



VOLVO 460

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.721 c.c. (81 x 83,5 mm.). Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Inyección. Compresión/combustible: 10,5 a 1/97 oct. Potencia máxima: 109 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 14,3 mkg a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: Delantera. Número de marchas: 5. Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª: 26,9/34,3 km/h.

DIRECCION Y FRENOS Tipo de dirección: Cremallera, asistida. Vueltas de volante: 3,12. Diámetro de giro: 11,1 metros. Frenos delanteros/traseros: Disco/Disco, servo.

SUSPENSIONES Y RUEDAS Suspensión delantera: Independiente. Suspensión trasera: Eje rígido. Llantas: 6 x 14 pulgadas. Neumáticos: 185/60 HR 14.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.008 kg. Volumen del maletero: 160/660 dm³. Capacidad depósito comb.: 46 l. Largo/ancho/alto: 4.258/1.710/1.318.

CONSUMOS Y PRESTACIONES Cons. 90/120 km/h. (l./100 km): 5,9/7,3 (*). Cons. medio ponderado (l./100 km.): 8,8 (*). Velocidad máxima (km/h.): 192,2. Acel. 1 km. salida parada (seg.): 31,6.

(* Dato del fabricante.

medio en 0 a 100 kilómetros por hora, que se corresponden bien con los treinta y un segundos y medio que pudimos medir en el kilómetro salida parada.

COCHE VERDE

El consumo anunciado es de 5,9 litros a 90 kilómetros por hora, y de 7,3 litros a 120, que son cifras bajas. Rodando a tope, este consumo sube hasta los 15,5 litros, que no es exagerado en relación al promedio que se puede realizar. Y es que Volvo, pese a la imagen deportiva de este nuevo modelo, ha limitado un tanto las posibilidades del motor a base de cortar la alimentación a regímenes altos, a fin de pasar sin problemas los límites de contaminación impuestos por la legislación americana.

A cambio se le puede achacar a este motor una falta de coherencia con esa imagen deportiva que decimos tiene el coche. Se recupera muy bien a bajo régimen, pero hacerlo pasar de 5.200/5.400 revoluciones por minuto cuando el limitador de régimen corta a 6.200 revoluciones por minuto es un verdadero triunfo. También es cierto que a esos regímenes se rueda ya muy rápido y que, si tenemos en cuenta que más de la mitad de la producción se venderá en un país en que la velocidad está limitada por debajo de los 90 kiló-

Un interior cuidadosamente diseñado caracteriza a este coche concebido en Suecia y realizado en Holanda.



Pese a su configuración de coupé, los asientos posteriores aceptan perfectamente a dos pasajeros.

AL VOLANTE

metros por hora, el coche ofrece de más. Pero no podemos evitar el esperar más nervio de un coche con este aspecto. Y esto es algo que les debe ocurrir también a los hombres de Volvo, que están ultimando ya una segunda variante equipada de un turbo compresor cuya potencia se situará alrededor de los 135 caballos.

ESTABILIDAD SIN REPAROS

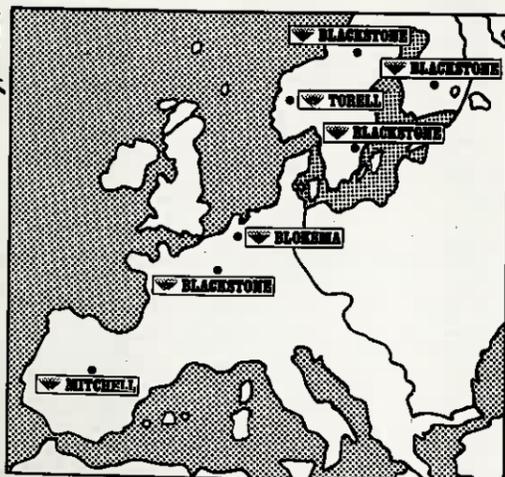
Sobre la carretera, el comportamiento del coche es impecable. Tan impecable que al principio llega a sorprender un poco. Pese a ser un tracción delantera, la tendencia a tirar de morro en las curvas es mínima, inscribiéndose en ellas con una gran facilidad. Una vez en ellas, el coche se apoya en sus ruedas como si fuera sobre raíles. Su eje trasero —para los expertos, un eje rígido De Watt— lleva las ruedas con una ligera caída negativa (un grado), que contribuye a eliminar cualquier tendencia a derrapar.

Si a esto añadimos que la dirección, asistida, lo es en exceso, nos encontramos con que, cuando se abordan las primeras curvas, la tendencia del conductor es a tirar más del volante de lo que es necesario, forzando un ligero derrapaje del eje trasero que queda rápidamente abortado en cuanto apoya la

HAGA SU NEGOCIO CON EMPRESAS SERIAS.



MITCHELL



- Fabricantes de Aire acondicionado en España para automóviles, tractores, camiones, maquinaria agrícola, obras públicas y minería.
- Servicio técnico y de post-venta.
- Toda clase de recambios para aire acondicionado.
- Cursos técnicos de formación a sus mecánicos.
- FORD, SEAT, JOHN DEERE, MOTOR IBERICA, LAND ROVER, ENASA, RENAULT V.I., SCANIA, confían en los equipos MITCHELL.



AIRE ACONDICIONADO

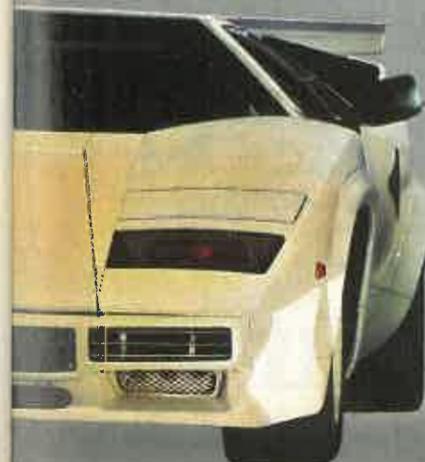
Ctra. de Alcalá de Henares-Daganzo, Km. 8,4. Tels. (91) 888 17 50 - 884 12 54 / 55. Telex: 43666 MSAE. Telefax: 884 12 53. ALCALA DE HENARES. Madrid. BARCELONA: C/ Valencia, 571. Tels. (93) 231 68 65 - 232 70 06.

BLACKSTONE EUROPEAN GROUP

ELOTRO ESTILO.



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



ALPINE

La elite del Sonido

Acuda al Distribuidor Oficial de su Localidad.

EAR Importador

C/ Heraclio Fournier, 3 - Vitoria. Tfnos. 25 34 00 - 25 34 11



La serie 400 de Volvo acabará sustituyendo a largo plazo a la actual serie 300, que goza aún de excelente salud.

SEIS AÑOS DE DESARROLLO

rueda trasera exterior al viraje, pero que instintivamente quien conduce se apresta a corregir, haciendo que al final la curva se efectúe en una trayectoria tipo dientes de sierra. Sólo cuando se comienza a tomarle el aire al coche y se toma confianza con su comportamiento se llega a descubrir realmente dónde está el límite de su estabilidad. Y éste es muy alto. Entonces se sorprende uno de la seguridad con que se toman curvas a muy alta velocidad sin la más mínima reacción anómala por parte de este Volvo.

Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, están a la altura de las circuns-

SEIS años ha tardado Volvo en desarrollar este coche. Los primeros trabajos comenzaron en 1980 y la carrocería se decidió en 1981. Desde entonces se han dedicado a poner a punto el nuevo vehículo. Pero la evolución no ha hecho más que empezar. Después del ABS y del motor turbo —que Porsche está acabando de poner a punto para que pase la norma anticontaminación— llegará una transmisión a las cuatro ruedas motrices que todavía no han comenzado a elaborar, pero que tienen prevista para este modelo. Habrá que esperarla tres años.

tancias, a la espera que los trabajos de adaptación de un sistema de ABS de ATE —el que han escogido Ford, Alfa Romeo y Saab— permitan mejorarlo algo más.

INMENSO INTERIOR

En lo que se refiere a los interiores, han sido estupendamente tratados. Sólo una crítica se puede hacer, y se refiere a la accesibilidad, no del todo fácil, a las plazas traseras.

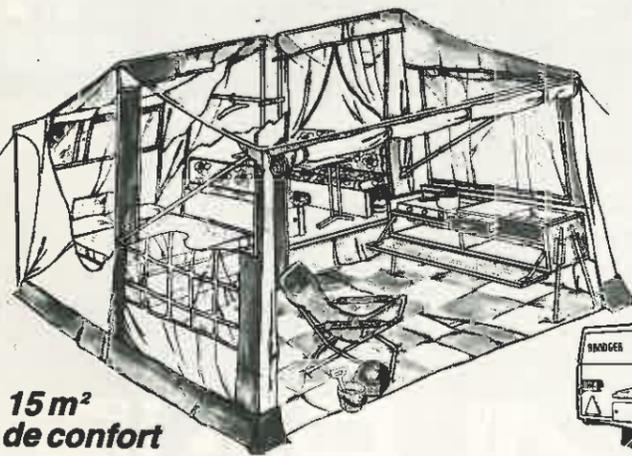
Para ser un coupé, la amplitud interior es impresionante. En la parte de atrás viajan bastante cómodamente dos personas. Los asientos son confortables, pero un poco bajos. Los de adelante son confortabilísimos. El del conductor se puede regular también en altura. La presentación del habitáculo es muy buena. El estilo recuerda a los Ford, que concretamente en ese terreno son ejemplares. La instrumentación es muy completa, en la que se incluye de serie un ordenador de viaje.

El maletero es bastante amplio y tiene la posibilidad de ampliarse abatiendo uno o los dos asientos traseros, que son independientes. El acabado es muy bueno.

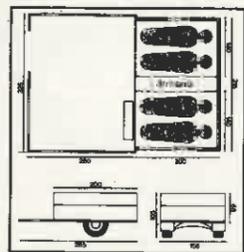
Sergio Piccione

RANDGER EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN



15m² de confort



Características Principales:

- Montaje, 100 x 100 automático con avance incorporado.
- Mueble Cocina, transportable.
- Suspensión a ballesta.
- Barras estabilizadoras.
- Amortiguadores hidráulicos.
- Freno automático.
 - Rueda llanta 13' (Automóvil)
 - Cubiertas sin cámara.
 - Remolcable a partir Citroen 2 c.v.

TRIGANO

con la garantía 

RANDGER TIENE... LO QUE OTROS NO PUEDEN; SEGURIDAD - RAPIDEZ

SOLICITE INFORMACION A

LUMERCAMP, S.A. Ignacio Iglesias, 8 - ☎ (93) 890 15 97 - VILAFRANCA DEL PDÈS. (Barcelona)

- IMPORTADORES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA -

Comprar y vender

BAVIERA MOTORS



ES BMW

"FREE TAX" y también con placa turística

en todo



BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW EXPOSICION Y TALLERES

Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00. 28050 MADRID

EXPOSICIONES P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 278. Tels. 458 66 17-18. 28016 MADRID
TALLER CHAPA Y PINTURA Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares (MADRID)



Castellana Motor, S. A.



CASTELLANA, 278 - Madrid 28046



TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

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

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

"Venta de coches revisados"

Hertz

GARANTIA 12 MESES

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

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

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

GARANTIZADOS CONTRA ROBO Garantía ESABE-CAR

Todos los modelos 1985

Haga llegar su voz a todos los puntos de su empresa

MARVILSA RADIOCOMUNICACIONES

EMISORAS-BUSCAPERSONAS

Laboratorios propios. Instalaciones en toda España.



Castrogeriz, núm. 1 28025 Madrid (91) 461 84 77 465 54 17



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



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

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

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41 45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES Benz 500 SEL, a estrenar.	MERCEDES Benz 190 E-M-EF. Full equipa.	BMW 735i B-EV. Full equipa.
MERCEDES Benz 190 E, a estrenar.	MERCEDES Benz 360 SE, V-S.	BMW 728 B-DU. Full equipa.
MERCEDES Benz 300 D, a estrenar, varios.	MERCEDES Benz 300 SEL, 3.5 M-V.	BMW 3.0 Si B-DS.
MERCEDES Benz 190 D 2.5, a estrenar.	MERCEDES Benz 300 SEL, 3.5 B-827 000.	BMW 2800 B-F.
MERCEDES Benz 300 D W124 B-GP.	MERCEDES Benz 220 S. Colocación.	PORSCHE 911 sc Targa B-EF.
MERCEDES Benz 240 D W123 M-DV.	MAZDA 323, a estrenar, varios.	PORSCHE 924 B-ET. Aire.
		MERCURY Cougar, B-634.
		MERCURY Cougar XR7 B-DG.
		PONTIAC Firebird 400.
		CADILLAC El Dorado B-EV.

CREDICARS automóviles. **X/19** Bertone, 5 vel., año 82. Llantas. Radio. **124** Seat, sin golpes, pieza única, B-EZ. **ALFA** Romeo 2.0 berlina. Llantas. Radio (clásico). **128** Sport Seat, garantizado. Impecable. Llantas. Radio. **AIRE** acondicionado, automóviles todas marcas, equipos originales,

totalmente financiados, servicio reparaciones. **IMPORTANTE:** No desmontamos partes mecánicas para su instalación. **CREDICARS** Competición. Potenciamos su motor de calle turbo o atmosférico hasta un 40%. También mejoramos frenos, aerodinámica y amortiguación. **Credicars** automóviles. C/ Calabria, 11 (93) 329 37 12.

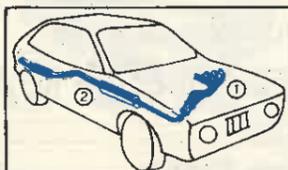
MERCEDES 200 D 123. Techo. Tel. (91) 747 48 84. **VOLKSWAGEN** Diesel, 5 puertas. Garantizado. Tel. (91) 747 48 84. **TALBOT** 180 Diesel lujo. Garantizado. Tel. (91) 747 48 84. **JAGUAR** XJ6. Seminuevo, aire acondicionado. Tel. (91) 747 48 84. **SEAT** 132-2000, seminuevo, dirección. Tel. (91) 747 48 84. **INNOCENTI** De Tomaso. 85 caballos, recién tapizado, 685.000 pesetas. Jorge. Horas comida. Tel. (91) 415 45 95. **TR** 7, azul metalizado, S-J. Año 81. 1.100.000 pesetas. Tel. (91) 252 53 00.

BX 19 TRD diesel, año 1983. **TALBOT** Horizon GLD diesel, año 1983. **SIMCA** Matra Baghera. Amarillo, año 1976. **ALFA** Romeo Giulietta 2.0, año 1981. **INNOCENTI** de Tomaso Bertone, año 1983. **CALLE** General Yagüe, 52. Tel. 270 15 15. Madrid. **OPEL** 1900 GT rojo, inmejorable estado. 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. **FORD** Fiesta L. M-FY, 20.000 kilómetros, rojo. Tel. (91) 255 86 21.

MERCEDES BENZ
AUTOMOVILES NUEVOS
Y SEMINUEVOS
DE OCASION

MAES
VALENCIA, S. A.
J. COSTA, 34
Tel. 374 81 11.
46005 VALENCIA

GANAR POTENCIA es así de fácil



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

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



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

HIPER-AUTO



LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

BMW, Mercedes, Audi, Volvo, Ford, Alfa Romeo, Volkswagen, Porsche, etc. 200 modelos de importación de las primeras marcas mundiales; y también nacionales. **7.000 m.² de exposición permanente.** Divididos en tres plantas con automóviles de importación y nacionales. Con taller propio de asistencia técnica, diagnosis, puesta a punto y túnel de lavado. **Automóviles como a estrenar: de primera.** Prácticamente nuevos. Revisados por técnicos especializados en cada marca y con garantía total. **También automóviles a estrenar de la marca que Vd. quiera.** Hasta 60 meses y con la garantía de Hiper Auto. Conózanos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.

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

AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

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

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

CARRETERAS DE SEGUNDA

SOY un asiduo lector semanal y les escribo tras haber leído el número 128 de la revista, en el que publicaban un reportaje sobre un estudio del estado de las carreteras realizado por la Asociación Española de la Carretera (AEC). Por motivos profesionales viajo continuamente por las provincias de Málaga, Granada, Jaén, Córdoba y Almería, y la verdad es que me he quedado sorprendido al ver la evaluación de dos de estas provincias: Córdoba y Málaga.

La AEC da a Córdoba como «buena», yo la catalogo «mala». Por el contrario, la AEC da a Málaga «mala» y yo la considero «buena». Por estas razones: La única carretera que une a Córdoba con otras provincias limítrofes que esté en buenas condiciones es la de Córdoba-Sevilla. Las demás no llegan a regulares o malas: Córdoba-Jaén, peor que mal. Córdoba-Badajoz, regular. Córdoba-Ciudad Real, mal. Córdoba-Málaga, bien hasta Lucena y casi intransitable entre este punto y Benamejil. No queda más remedio que ir por Puente Genil.

Y en cuanto a Málaga, Málaga-Cádiz, bien. También bien Málaga-Almería, Granada o Sevilla, aunque en este último caso en obras en una parte del trayecto. Y la carretera Málaga-Córdoba ya está mencionada.

No trato de crear polémica, sólo de dar a cada uno lo suyo. Me pongo incluso a disposición de la AEC para cualquier dato que precisen de las provincias por las que viajo. Cualquier compañero «viajante» de otras provincias estoy seguro le prestará la misma disposición, ya que conocemos muy bien lo que se «cuece» en toda la geografía nacional referido a automóviles y carreteras.

Por cierto, aprovecho la ocasión para señalar un verdadero peligro que existe en un tramo de carretera entre Motril y Almería. El año pasado renovaron el firme entre Castell de Ferro y Castillo de Baños (Granada) en 16 kilómetros aproximadamente. A la hora de señalizar el tramo han pintado líneas discontinuas en los 16 kilómetros, por lo que parece que se puede adelantar y la verdad es que hay curvas sin visibilidad, peligrosísimas. A punto estuve en una ocasión de sufrir un grave accidente por esta causa.

F. V. Díaz Canals
Málaga

Agenda

Del 6 al 12 de mayo

Televisión

● El domingo 11 de mayo Televisión Española tiene previsto conectar a las 15 horas con **Mónaco** para ofrecer por la Segunda Cadena la retransmisión del **Gran Premio de Fórmula 1** desde este circuito urbano.

Automovilismo

● El **Rallye Los Peñucos**, puntuable para la **Copa de España**, comenzará a las 6,30 horas del sábado 10 de mayo, en la plaza Porticada de **Santander**. La llegada del primer participante está prevista para las 11,20 horas del domingo día 11.

Motociclismo

● A las 11 de la mañana del domingo día 11 se dará la salida a los participantes de la prueba de **Motocross 125 centímetros cúbicos**, puntuable para el **Campeonato de España** que organiza el Moto Club Alcarreño de **Guadalupe**.
● El **Rallye de Regularidad Castellón** que organiza el Moto Club de esta ciudad levantina comenzará a las 9 horas el domingo 11 de mayo. Esta prueba es puntuable para el **Campeonato de España**.

EVITAR LOS CALAMBRES

EN casa tenemos un Renault-18 GTS que nos da calambres al cerrar las puertas. Hace tiempo que lo llevamos al taller y nos dijeron que no tenía importancia. Le hemos puesto una goma de esas que tocan el suelo y no se ha quitado, sigue dando corriente. Quisiéramos saber las causas de estos calambres y si a consecuencia de ellos puede arder el coche.

Miguel A. López
Aranjuez (Madrid)

Respuesta.—Los chispazos que se producen al bajarse del coche se deben a descargas de electricidad estática. No es el coche el que se car-



ga de electricidad (de ahí que de nada sirva la goma o la cadena), sino los pasajeros. Normalmente, a causa de las fibras artificiales de las tapicerías. Al descender del vehículo un calzado de piso de goma evita la descarga por los pies y se produce, por tanto, a través del primer contacto con un elemento metálico.

Soluciones hay varias, pero ninguna será definitiva si

antes no llegamos a localizar el elemento que nos carga eléctricamente. Calzado con suela de cuero, eliminar las fundas acrílicas o simplemente bajarse del coche con la puerta ya agarrada (para que la descarga no sea puntual), suelen ser remedios eficaces. Y no se preocupen por un posible incendio, porque el chispazo no es suficiente para incendiar nada.

ECONOMETRO LIANTE

COMO asiduo lector de su revista confío en que ustedes sabrán dar solución a mi consulta. Desde hace un año tengo un Seat Ronda que adquirí en el mercado de ocasión de la propia red Seat y que cuenta entre su equipamiento con un econoscopio.

A este último se refiere mi consulta, ya que dicho instrumento presenta una serie de funciones, modificables mediante un conjunto de tres pulsadores, con anagramas MODO, PARCIAL y TOTAL. De éstos, los dos últimos no me plantean dudas, ya que informan del gasto, en litros, de combustible, pero el pulsador de MODO presenta en la pantalla digital, al ser pulsado sucesivamente, una serie de posibilidades llamadas CI, AU, CA y OFF, de las que no he conseguido en ningún concesionario Seat información al respecto, y de las que sólo sé que cambian las expresiones lumínicas del econoscopio, pero no con qué sentido.

Quisiera, por tanto, que me aclararan este punto y así poder hacer mejor uso de mi vehículo.

P. Rojano
Málaga

Respuesta.—Cuando hace unos años se presentó el coche a la prensa fue unánime la queja del económetro, que se juzgó como absolutamente inservible en su utilización. Fue claramente una imposición comercial sin finalidad alguna. Prueba de ello es no sólo lo poco que duró en producción, sino que ni siquiera conocen su funcionamiento en los concesionarios.

El mencionado económetro produce un pitido cuando se sobrepasan determinados niveles de consumo; estos niveles pueden modificarse utilizando el selector «Modo» para consumos en ciudad (CI), autopista (AU) o carretera (CA) o cancelar el mencionado pitido pulsando el «off», posición en la que circulan todos los usuarios de este invento inútil.

CRITICA DE TIENDAS

RIVAYAGÜE

Todo a lo grande

CUENTA Rivayagüe, S. A., concesionario de Seat-Audi-Volkswagen con unas modernas instalaciones, situadas en la calle de Menéndez y Pelayo, n.º 2, de Oviedo, en el céntrico barrio de Ciudad Naranco, teléfono 985/28 46 50. La superficie total de este complejo es de 12.000 metros cuadrados, divididos en tres plantas.

Destaca el servicio técnico, en sus 4.326 metros cuadrados cuenta entre otros modernos sistemas técnicos con una novedad en España, como es el disponer de 18 fosas colgantes dotadas con un sistema de gatos hidráulicos individuales, lo cual permite atender a 18 automóviles a la vez. Dispone, asimismo, de diversas máquinas rectificadoras para bloques de motor, cigüeñales, válvulas, discos y tambores. Tiene también un moderno taller eléctrico, dotado de un banco de pruebas para la comprobación y reparación de alternadores,

Puntuaciones: Exposición, 9; vendedores, 8; talleres, 10; recambios, 9; stock, 8,5.

dinamos, motores de arranque y distribuidores. La diagnosis total del vehículo se realiza gracias al Telster, se completa este diagnóstico con el alineador de dirección, comprobador de frenos, etcétera...

La exposición de vehículos nuevos se encuentra complementada con otras dependencias dedicadas al almacenaje y entrega de los mismos, para ello dispone de 4.799 metros cuadrados. Las existencias de automóviles nuevos es de unas 150 unidades, lo cual permite que la matriculación y la entrega se realice en un plazo no superior a las veinticuatro horas.

Atienden también el sector del vehículo de oca-

sión, al que tienen destinada una exposición de 1.300 metros cuadrados, en los que se exponen al público unas setenta unidades. Estos vehículos gozan de la garantía de SVO, que ofrece la marca Seat con una duración de un año.

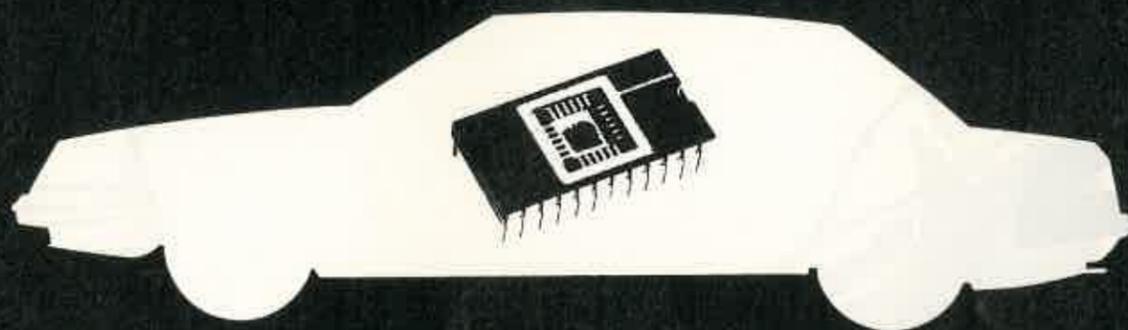
La sección de recambios se distingue, además de por su amplitud —80 metros cuadrados—, por disponer de un gran almacén que facilita el poder contar con cualquier pieza.

Este concesionario ha sido distinguido en diversas ocasiones con premios como el Master a la Popularidad en 1979 o los otorgados por Seat como mejor taller de la marca en España o por Volkswagen como mejor taller europeo.



Para la protección total de su automóvil

Alarmas VEGLIA con cerebro de Chip.*



Mod 2036 Alarma de mando a distancia ultrasonidos y sirena electrónica esponencial

Hoy la utilización de microchips es sinónimo de tecnología de vanguardia, fiabilidad y garantía. Hoy las alarmas "Professional Line" de Veglia incorporan microchips y circuitos híbridos, verdaderos cerebros electrónicos que controlan, sin posibilidad de equivocación, todas las funciones protectivas. Con su amplia gama de alarmas y accesorios, "Professional Line" responde a todas las exigencias en cuanto a protección a la vez que proporciona comodidad, conexión y desconexión de la alarma por control remoto, apertura y cierre automático de puertas, subida automática de lunas, imposibilidad de arranque, protección de capó maletero y llantas, protección total del habitáculo por ultrasonidos. Todo ello con la fiabilidad de unos circuitos electrónicos de bajísimo consumo eléctrico realizados para dar la máxima garantía de funcionamiento.

* Gate Array full custom GE 2001
COP 411 semi custom GE 2002/3/4



veglia

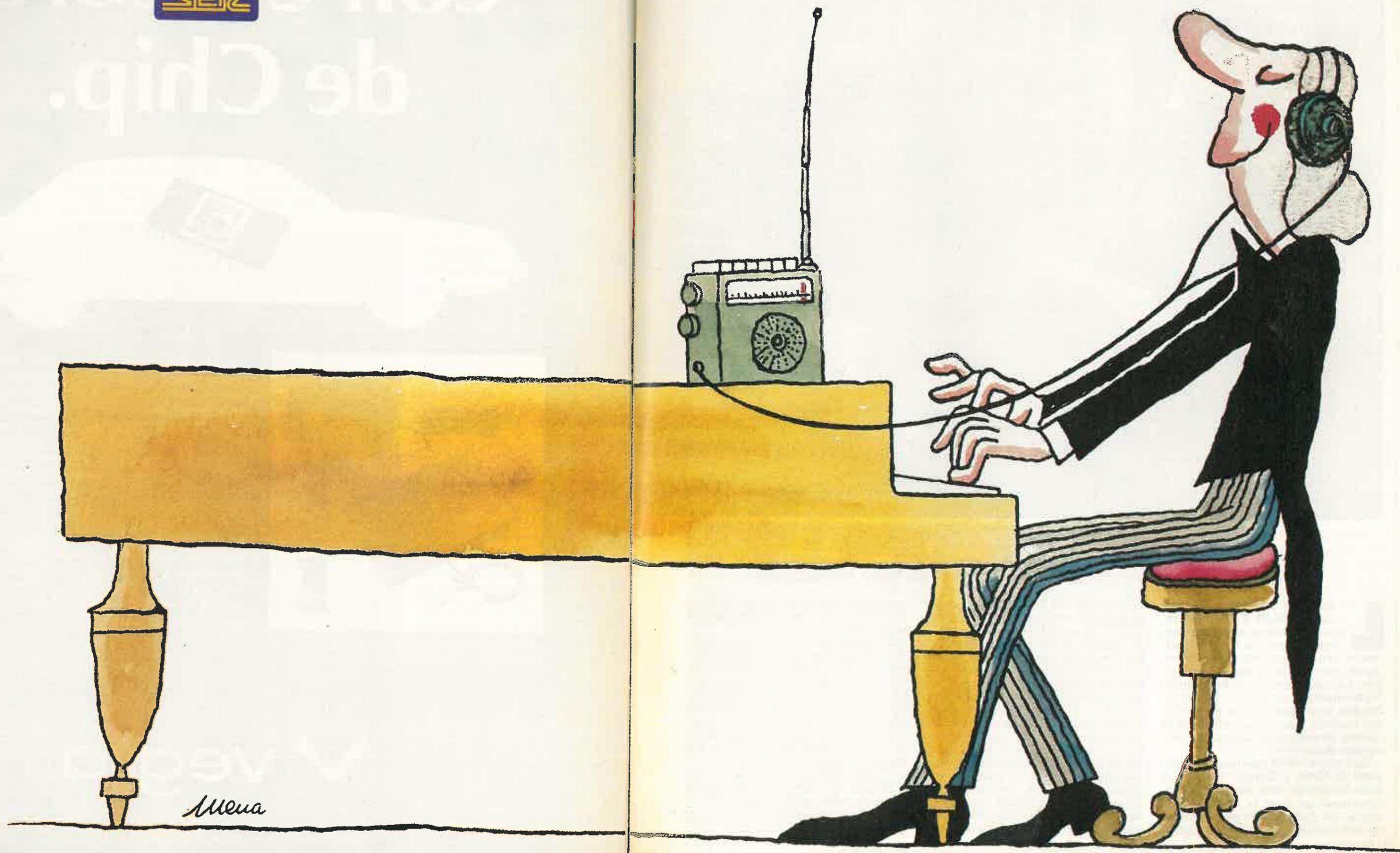
Solicite folleto explicativo con toda la gama a: VEGLIA, S.A.E. Carretera de Barcelona, Km. 11,200 - 28042 Madrid o también c/ Enamorados, 34-36 - 08013 Barcelona

LA FUERZA DE LA SER.

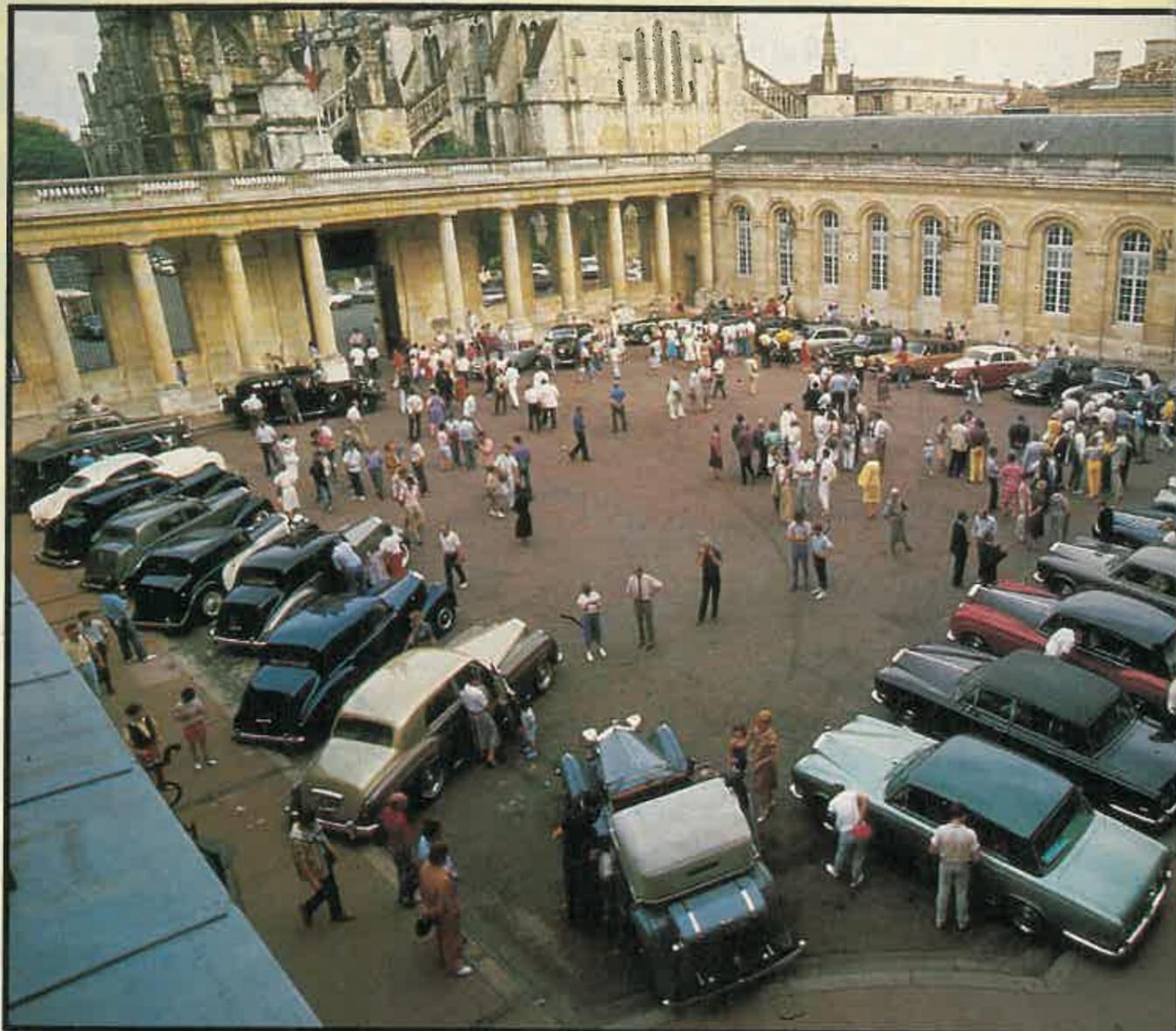
La fuerza de la radio es la fuerza de la SER.
El mayor medio informativo después de televisión.
La primera cadena de emisoras con alcance nacional completo. Y, sobre todo, la radio de los grandes programas que a usted le gusta oír: Hora 25, Los 40 Principales, Matinal SER, Carrusel Deportivo, Onda Media.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

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

¡Que la fuerza le acompañe!



R2A



El Rallye de Cartier hizo historia. Pocas veces se han visto juntos tantos Rolls y Bentley como el pasado año en Burdeos. El Espíritu del Éxtasis, símbolo indiscutible de la marca, alzado o de rodillas, es y ha sido el más claro exponente de clase y tradición.



LA VIDA EN ROLLS

LA visión de cuarenta elegantes y cuidados Rolls Royce, aparcados uno junto a otro y pertenecientes a distintos años de fabricación, es un espectáculo que pocas veces se tiene la posibilidad de contemplar. La casa Cartier y el Rolls Royce Enthusiastic Club hicieron posible en Burdeos esta reunión, en la que modernos modelos, casi recién salidos de la fábrica, se mezclaban con coches producidos desde 1933.

Este rallye, en el que todos los modelos de Rolls y Bentley, marca que Rolls compró en 1930, tuvieron cabida, constituyó un poco la historia de la marca, sin duda una de las más famosas del mundo, que ha sabido mante-

ner a lo largo de los años su imagen de prestigio avalada por un producto cuidado y de calidad desde que, en 1904, el primero de sus automóviles vio la luz. Desde entonces, en los ochenta y dos años transcurridos, 85.000 Rolls han sido producidos, manteniendo siempre los principios que implantaron sus creadores: resistencia, calidad y elegancia, cualidades que han convertido sus productos en casi un mito en el mundo del motor. No en vano todavía siguen circulando algunas de las primeras unidades, y no es un caso aislado el Silver Ghost de 1923, que posee uno de los miembros de la sección francesa del Rolls Royce Enthusiastic Club, con el que ha recorrido cerca de un millón de

kilómetros, por supuesto con el motor de origen, y que sigue funcionando a la perfección.

La asociación de dos hombres distintos, pero ambos amantes de los automóviles, hizo posible el nacimiento del rey de los coches: el Silver Ghost, que durante sus primeros siete años de vida fue, sin duda, el mejor automóvil del planeta. Luego, otras marcas de prestigio harían su aparición, pero Rolls nunca ha dejado de estar entre las mejores.

Cuando Frederick Henry Royce, autodidacta, excelente mecánico y para quien no había nada imposible, dispuso de dinero suficiente para fabricar su propio automóvil, se embarcó en la em-



presa. Por aquel entonces, Royce tenía un Decauville que daba numerosos problemas y que estaba seguro de poder mejorar. Tomando su viejo coche como punto de referencia, este inventor nato fabricó un estudiado automóvil que fue el inicio de la marca. La casualidad quiso que conociera a Charles Stewart Rolls, un millonario aristócrata aficionado a las carreras de coches y a los aviones, que representaba y vendía en Inglaterra los más prestigiosos coches europeos de la época. Buen conocedor de los modelos de su tiempo, Rolls probó el coche que Royce había fabricado y le pareció un buen producto, mejorable con algunas modificaciones fruto de su experiencia, modificaciones que el industrial acogió de buen agrado e introdujo en su primer prototipo.

En 1906, poco después de conocerse, estos dos hombres formaron una socie-

GENTE SOBRE RUEDAS



Todavía funciona a la perfección este «20/25» convertible de 1933, uno de los más veteranos entre los Rolls que se dieron cita.



Aparcamiento de lujo y caminos de tierra en perfecto estado para exhibir estos flamantes automóviles en la campiña francesa.



Junto al Landaulet de 1933, otro «20/25» convertible del mismo año, un Silver Dawn del 54 y el único Bentley Continental de 1957 que estuvo presente.



dad que sería el comienzo de los éxitos deportivos y comerciales de una marca movida por dos entusiastas de los automóviles, para los que la calidad era una cualidad indiscutible en sus productos, convirtiendo la «Dama Alada» (el espíritu del éxtasis) y la doble R en todo un símbolo que se ha mantenido a lo largo de los años.

Pasión por la tradición

Pero si hay algo común entre todos los clientes de Rolls es la pasión por la tradición y por la marca. Pasión que llevó a muchos de los que en 1933 poseían uno de estos coches a pintar de negro las dos R de los radiadores cuando la fábrica, en señal de luto por la muerte de Henry Royce, decidió sustituir el color rojo que se utilizaba hasta entonces.

Esta misma pasión es la que ha hecho posible la celebración del reciente Rallye de Burdeos, experiencia que, sin duda, se volverá a repetir bajo el patrocinio del Rolls Royce Enthusiastic Club, que nació en Inglaterra hace treinta años y cuenta con 4.500 miembros repartidos por todo el mundo.

M. J. B.

roadstar

AUTO-HiFi

SONANDO FUERTE

Sonamos fuerte porque nuestra tecnología es fuerte, lo que hace a nuestros equipos fuertes. Fuertes para luchar por un mercado que es nuestro, para demostrar que la calidad sonora no debe tener un precio alto y para tener una gama tan completa que nos permite darle el aparato que mejor se adapta a su coche y a sus gustos personales. Con garantía absoluta, porque Roadstar está distribuida en España por BOSE. Por todo ello sonamos fuerte en calidad, en garantía y en precio. Escuche un Roadstar, le sonará a lo que usted quiere.



SELECTED BY
BOSE

Roadstar es importado y distribuido en exclusiva para España por BOSE, S. A., Aristóteles, 3. 28027 MADRID



Cerca de 45.000 pequeñas empresas españolas tienen algo en común.

En la actualidad, existen en España alrededor de 45.000 pequeñas empresas que utilizan la ayuda de un Ordenador Personal. Y la cifra aumenta día a día. De hoy a mañana 100 pequeñas y medianas empresas más se habrán unido a las que ya disponen de Ordenador Personal. Y una buena porción de ellos son IBM.

Y es que el ejemplo cunde. Y el deseo de lograr mayor eficacia y ahorrarse problemas, también.

Las razones son obvias.

Hoy en día, los Ordenadores Personales son muy asequibles. Su instalación y mantenimiento sólo supone un costo comparable al del teléfono de su oficina.

Además, la competencia es mayor cada día. Por tanto resulta vital contar con la ayuda adecuada para sobrevivir. Como la que proporciona un Ordenador Personal IBM. Ocupa menos que un archivador. Y se puede instalar en cualquier parte.

Y lo mucho que puede hacer en favor de su empresa, es algo indiscutible.

Las cifras mencionadas han sido suministradas por Intelligent Electronics Europe en base a las estimaciones de ventas de ordenadores personales de todos los fabricantes durante 1985, así como del parque instalado en España a finales de dicho año.

(*) Programa desarrollado por Logic Control.

(**) Programa desarrollado por Micro Sistemas Lagasca.

Un ejemplo. Un Ordenador Personal IBM, junto con uno de los muchos programas de contabilidad realizados especialmente para él, le proporcionará el balance mensual en un tiempo record. Y como, además, le lleva la gestión del IVA, se ahorrará mucho trabajo, con programas como el IVA Logic (*) o Contabilidad Empresarial IVA (**).

Otro ejemplo. Un Ordenador Personal IBM, con un programa de tratamiento de textos como el «Display Write» de IBM, le ahorrará el tiempo que ahora emplea en correcciones y repeticiones mecanográficas. E incluso, podría ayudarle en el envío de circulares a sus clientes, adaptándolas y personalizándolas para cada uno de ellos.

Téngalo presente. Sea cual sea su volumen de trabajo y sus características, existe un Ordenador Personal IBM que se ajusta a sus necesidades.

Convéngase de ello visitando el Concesionario Autorizado IBM más próximo y conociendo toda nuestra gama.

LITTLE TRAMP CHARACTER LICENSED BY BUBBLES, INC.

DEPORTE



LISTO EL POLO DE LA COPA

EN Seat ya tienen ultimado el primer prototipo de Volkswagen Polo para la disputa de la Copa de ese mismo nombre. El motor de 1.272 centímetros cúbicos, convenientemente preparado y con una relación de compresión de 11:1 rinde 90 caballos. Es alimentado por dos carburadores de doble cuerpo, se le ha incorporado un radiador de aceite y el colector de escape es de cuatro en uno. Las relaciones de cambio son algo más cortas que en la versión de calle y el embrague ha sido reforzado. Las suspensiones también han sido reforzadas en ambos trenes, y mantienen similar disposición, obviamente se les han variado las cotas. Se han dejado los mismos tambores traseros, pero en cambio delante se cuenta con discos ventilados. Las llantas de 13 pulgadas son de aleación de un vistoso y publicitario diseño, con las siglas VW. Los neumáticos utilizados son los Michelin SB-9. El in-



Un motor con 90 caballos de potencia. El Polo Copa alcanza 180 kilómetros por hora.

terior ha sido completamente despojado de todo lo superfluo y se ha añadido un *baquet*, un arco de seguridad integral, un arnés de tres puntos y un volante de piel.

Con estas modificaciones, el peso se sitúa en 690 kilos. Acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en ocho segundos y medio, pudiéndose alcanzar una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora. En pruebas realizadas en Calafat se ha rodado en un minuto veintinueve segundos, tiempo muy similar al de los Renault de la Copa.

De estos coches va a fabricarse una serie de veinticinco en la factoría de Pamplona. Para ello se va a utilizar una de las cadenas de montaje, cosa que, por vez primera se hace en nuestro país para un coche de estas características, con lo que dentro de muy poco los aspirantes a la Copa ya podrán disponer de los vehículos. El precio se situará sobre el millón trescientas mil.

MOTOR16 pudo hacer una pequeña toma de contacto con este coche y pudo apreciar que las mejoras destinadas a su utilización en circuito lo han convertido en un maravilloso pequeño deportivo, con una dirección muy suave, pese a que los neumáticos y su geometría hacían pensar a priori que aquella fuese dura. Todo lo contrario, es muy suave y precisa, con lo que el coche se inscribe los virajes con suma precisión. La respuesta del motor es franca, con un apreciable tirón a partir de medio régimen. Lo bonito será juzgarlo en un circuito frente al crono. Tiempo al tiempo, pues la primera carrera está prevista para el día 25 de mayo en Calafat...

radio^o automovil

HIFI - CAR - STEREO

TODOS LOS NUEVOS MODELOS POWER (ALTA POTENCIA) DE PIONEER YA PUEDE ACERCARSE A PROBARLOS EN NUESTROS TALLERES

PIONEER

ALTA POTENCIA EN CAR STEREO



KEH-4020 P.V.P. 49.500
2 x 20 W, alta potencia, auto replay, preselección 24 emisoras.



KEH-5020 P.V.P. 56.400
2 x 20 W, alta potencia, auto-reverse, music search.



KEH-6030 P.V.P. 63.000
2 x 20 W, alta potencia, auto-reverse, music search, control fader.

- INSTALACIONES ESPECIALES, OCULTAMIENTO ANTIRROBO CON MUY POCO COSTO ADICIONAL
- EXTRAIBLE PARA TODOS LOS MODELOS DE AUTOMOVILES (MERCEDES, BMW, PORSCHE)
- REPARACIONES E INSTALACIONES GARANTIZADAS Y EFECTUADAS POR LOS MEJORES ESPECIALISTAS
- FINANCIAMOS HASTA 36 MESES
- ENVIOS A PROVINCIAS SIN CARGO ADICIONAL

C/ CONDE DE ARANDA, 14
TELS. 431 83 15 Y 276 93 30
(SEMIESQUINA A CLAUDIO COELLO, 10) 28001 MADRID

FORMULA 3000 CADA VEZ MAS EUROPEOS

EL antiguo aeródromo de la RAF cercano al pueblecillo británico de Silverstone fue el lugar en que comenzó hace tres semanas su andadura el Campeonato Intercontinental de Fórmula 3.000 de 1986. Fórmula con dos años de vida, es el hijo menor de Bernie Ecclestone, padre feliz, y la buena señora FISA, la cual goza de buena salud tras el alumbramiento. No es su hijo predilecto, y además el año pasado parecía que tal vez estaba predestinado a ser el hijo tonto, tan mitigada parecía su aceptación internacional. Sin embargo, en este segundo año de vida todo indica que puede obtener unas notas inmejorables, lo cual va a redundar en que su estima ante el respetable gane muchos enteros. Nada menos que más de cuarenta coches se inscribían en Silverstone, y de ellos, 37 se presentaban a los entrenamientos.

El éxito de esta fórmula hay que buscarlo en varias razones. La primera es que su costo, siendo elevado, no es exagerado: una temporada puede costar menos de cincuenta millones. A este costo contenido contribuyen el que ha-

ya un único suministrador de neumáticos para todo el mundo y que los motores lleven un limitador de régimen que corta el encendido a 9.000 revoluciones. De este modo, los motores casi no rompen, y en cuanto a los neumáticos, sólo se permiten tres juegos por carrera además de los de agua. La marca que finalmente se hizo con el suministro a los concursantes es Avon, y un juego cuesta cien mil pesetas. Los motores son en su mayor parte los buenos Cosworth DFV que hicieron debutar victoriosamente en Fórmula 1 el legendario Jim Clark hace ya diecinueve años y que luego ha obtenido más de 150 victorias en la máxima especialidad. Ahora se obtienen potencias de 475 caballos, cuando sin limitador y 117.500 vueltas rendían en sus últimas versiones de Gran Premio cerca de 550. Este motor, que es una de las bases del éxito de esta fórmula, es utilizado por la mayoría de los equipos en régimen de alquiler: dos millones doscientas mil pesetas anuales, a las que hay que añadir las revisiones obligatorias cada 3.000 kilómetros, es decir, aproximadamente cada tres carreras o sesiones



Honda, también presente en la F-3000. Los Ralt oficiales llevan motores japoneses



Incansable el Ford Cosworth DFV. Diecinueve años cosechando victorias



Lola y March, las marcas con mayor número de representantes. Campos dispone de un March 86-B preparado por Nicholson-MacLaren



El Ralt, uno de los monoplazas más eficaces del momento. Uno de ellos, el de Pérez Sala, es del equipo de Luciano Pavesi

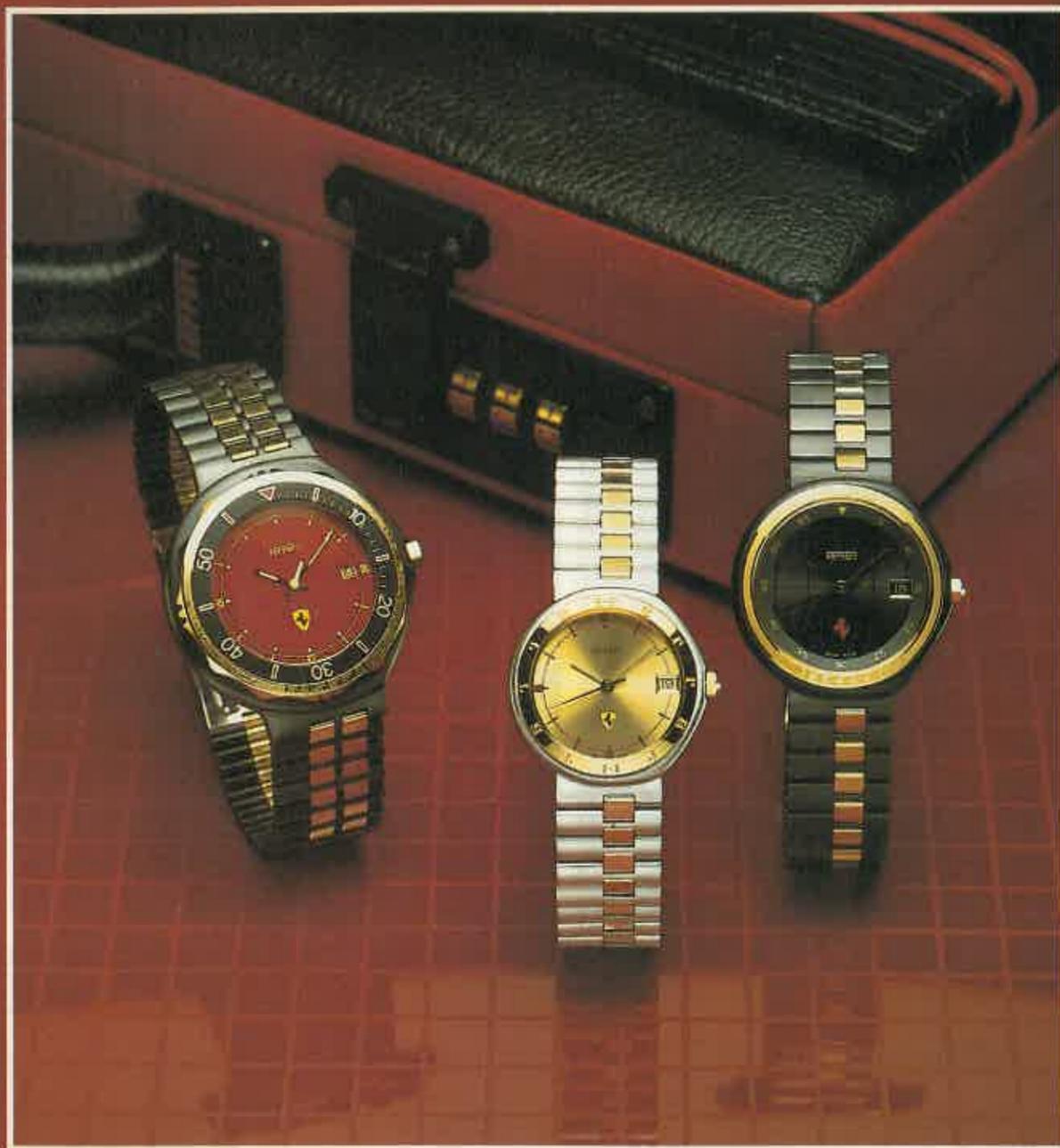


LOS ESPAÑOLES TAMBIEN CUENTAN

LUIS Pérez-Sala y Adrián Campos participan en este campeonato con sendos Ralt y March, respectivamente. El primero, apoyado por Campsa, afronta la temporada encuadrado en el equipo italiano que dirige Luciano Pavesi, y en el que milita también Pier Luigi Martini. El español estrenó un chasis RT-20, mientras que su compañero conduce uno del pasado año. Los motores son cuidados por Mader y el equipo se destaca por la esmerada preparación del material. La actuación del español en Silverstone fue digna de todo elogio y su comportamiento en piso mojado sorprendió a propios y extraños. Por su parte, Adrián Campos no pudo disponer hasta ultimísima hora de un March 86-B con el patrocinio de Avidesa, Seur y Gres Valls, que, sin embargo, le cubren tan sólo un exiguo presupuesto. Su equipo técnico está dirigido por el ex piloto de Fórmula 1 Peter Gethin, cuyo nombre ha puesto de nuevo en el candelero lo apretado de la victoria de Senna sobre Mansell en Jerez, pues él protagonizó una similar en Monza al imponerse por una centésima a Peterson en 1971. La veteranía del británico, y su profesionalidad, pueden ser de una utilidad inestimable para el alcireño, que en Silverstone tuvo una meritoria carrera pese a sufrir el hándicap de un alerón roto.



HAZTE LEGENDARIO



Con el auténtico

Ferrari

POR **Ferrari Formula**



ULTIMA HORA

VALLELUNGA: SALA, CERCA DEL EXITO

LUIS PÉREZ SALA ha estado a punto de lograr el éxito en la segunda carrera de la temporada. Luis estuvo magistral en Vallelunga y aunque no pudo terminar se ha convertido ya en un candidato serio a la victoria final.

En la segunda carrera de F-3000 había treinta y seis inscritos, un número excesivo para el pequeño circuito romano, lo que obligó a realizar dos mangas de preclasificación. Pérez Sala logró el mejor tiempo en su manga, mientras que el valenciano Adrián Campos tuvo la mala suerte de romper su coche en una salida de pista, accidente causado por la brusquedad del italiano Tarquini.

Ya en los entrenamientos oficiales el pi-

loto de Campsa hizo el octavo mejor tiempo, por detrás de Capelli, Gugelmin, Pirro, Fabre, etcétera, y podría haber sido el segundo en la parrilla de salida si hubiera repetido sus primeros cronos, pero el Ralt había perdido ya parte de su eficacia.

La carrera de Pérez Sala fue muy buena. Salió octavo y en la primera vuelta logró subir hasta la quinta plaza; luchó por esa plaza con Gugelmin y Fabre, pero en la vuelta veintisiete se rompió el motor.

Al final de las sesenta y cinco vueltas la clasificación fue: 1.º, Capelli, con March; 2.º, Fabre, con Lola; 3.º, Pirro, con March; 4.º, Gugelmin, con March, y 5.º, Nakajima, con Ralt. Pérez Sala tuvo el mejor tiempo en carrera durante mucho rato, pero Capelli logró mejorarlo al final ya con los depósitos de gasolina vacíos.

Pérez Sala está a punto de firmar con Philips Morris para convertirse en piloto Marlboro.

Ivan Capelli fue el mejor en la segunda carrera de la F-3000.



Texto y fotos: J. L. Aznar

EL MEJOR AMIGO DEL COCHE



Hay un nombre famoso en toda Europa en la reparación de carrocerías de coches:
MAX MEYER

Un sistema de pinturas especiales, de avanzada tecnología, alta rentabilidad y más de 30.000 fórmulas de color. Que asegura al coche más protección, solidez permanente de color y brillo, y más vistosidad.



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

Consejo de Ciento, 474, entlo - 08013 Barcelona - Tels. 93 231 74 50/231 75 50 - Télex 97946 DMMD E



Las caídas destrozaron muchas mecánicas, pero a la clínica no llegaron casos graves. Casoli y Legeris, accidentados en Le Mans.



JARAMA TRACA ESPAÑOLA

El pasado domingo, en el circuito del Jarama, se ha celebrado el Gran Premio de España, el primero de la temporada de 1986 de motociclismo. Con toda seguridad, esta carrera se puede considerar como una de las más emocionantes, junto con la de 1971, cuando Nieto estuvo a punto de ser por primera vez bicampeón del mundo en cincuenta y cinco centímetros cúbicos.

La presencia de pilotos españoles en todas las cilindradas y con grandes posibilidades de figurar entre los primeros puestos ha repercutido sensiblemente en conseguir el mayor aforo registrado del circuito madrileño.



Las Derbi de Aspar, Nieto y Herreros no encontraron rivales. La apoteosis fue máxima, con estruendo de tracas valencianas.



Con la salida de la categoría de ciento veinticinco centímetros cúbicos, la primera del día, Angel Nieto no tuvo suerte; su MBA se resistió al arrancar y, después de dos vueltas, se vio obligado a abandonar. Por otra parte, el italiano Fausto Gresini dominó toda la carrera, seguido por Domenico Brigaglia, compañero de equipo de Nieto, que estuvo las veintiocho vueltas al rebufo de su compatriota. Todo concluyó con el mismo aburrimiento: la victoria para el actual campeón del mundo, Fausto Gresini; Domenico Brigaglia en segunda posición y Ezio Gianola en la tercera. El único interés en esta categoría fue la lucha entre González de Nicolás y Daniel



Antes de distanciarse Carlos Lavado, «Sito» Pons ocupó un segundo puesto, por delante de Anton Mang. El español defendió con maestría el tercer lugar.

Mateos, que se prolongaría a lo largo de casi toda la carrera.

Sin embargo, la carrera de ochenta centímetros cúbicos se puede calificar como festival Derbi: a partir de la quinta vuelta, Jorge Martínez Aspar, Angel Nieto y Manuel Herreros tomaron las primeras posiciones, dejando atrás a Pier Paolo Bianchi y a Stefan Dorflinger, que dominaron durante las primeras vueltas. La satisfacción de ser el primero para Manuel Herreros duró poco tiempo; en las vueltas restantes, se alternaron la primera posición Angel Nieto y Jorge Martínez Aspar. En un principio, estos cambios parecían responder a la habitual estrategia del zamorano; sin embargo, hacia la mitad de la carrera, Jorge Martínez Aspar empezaría a marcar un ritmo que, extrañamente, ni Angel Nieto podía seguir. La diferencia en-

tre ambos era cada vez mayor y Nieto rodaba con Herreros a su rebufo.

El banderazo de llegada fue para Jorge Martínez Aspar, que se merecía sobradamente la victoria, mientras Angel Nieto se tuvo que conformar con un amargo segundo puesto. Para ovaciones al ganador, los aficionados valencianos, llegados en peregrinación hasta el circuito del Jarama, pararon a Aspar en la vuelta de honor y le invitaron a encender la primera «traca» de las muchas colocadas a los bordes de la pista. También Angel Nieto disfrutó de este homenaje, aunque en su rostro se hacía visible una gran amargura. Para Jorge Martínez Aspar fue también la vuelta más rápida y el nuevo récord del circuito, que se registró en 1-38-50, a una medida de 121,128 kilómetros por hora.

La categoría de medio litro se presen-

taba poco emocionante para los espectadores españoles. El catalán Juan Garriga era el único presente en esta cilindrada, y su moto, la Cagiva, no es de las más rápidas. Pero alrededor de las últimas diez vueltas empezó un pique en-

tre Fabio Biliotti y Juan Garriga por conseguir la octava posición. Hasta el momento, nuestro piloto rodaba al ritmo de las Yamaha de M. Baldwin y Randy Mamola. En la última vuelta, al entrar en la primera curva de Le Mans, adelantó al italiano y se situó octavo. Toda una proeza que también fue ovacionada por los aficionados valencianos y sus estrepitosas «tracas». Según los pronósticos de esta categoría, Freddie Spencer suele ser inalcanzable, y así ocurrió desde la salida hasta la vuelta catorce, donde abandonó por avería mecánica en el motor. Hasta ese momento, Freddie Spencer rodaba en solitario, a mucha diferencia de Wayne Gardner, que se había colocado en segunda posición, después de adelantar a Raymond Roche y a Eddie Lawson. Al volver a ocupar la primera posición una Honda NSR oficial, se veía claramente la superioridad de éstas sobre las nuevas Yamaha conducidas por Eddie Lawson y Rob McElnea. Desde la mitad hasta el final, la carrera fue aburrida y el intento de Eddie Lawson de dar alcance a Wayne Gardner quedó frustrado.

Los hombres del equipo Lucky-Strike Roberts se tuvieron que conformar con el tercer puesto para Mike Baldwin, y el cuarto para Randy Mamola. Este último hizo, como siempre, alardes de exhibicionismo, pero los cronómetros, sin sen-



El inglés Rob McElnea, en la subida de Bugati, a punto de despegar.

timientos, reflejaban claramente la poca eficacia de su temeraria conducción.

A pesar de la victoria de Wayne Gardner no le ha sido arrebatado a Freddie Spencer el récord del circuito, registrado en 1-28-99 el pasado año.

Los franceses, fieles a su chauvinismo, siguen con el proyecto ELF. La moto de este año sigue siendo tan híbrida como interesante; sigue teniendo innumerables soluciones técnicas de vanguardia que se contrarrestan con una conducción todavía difícil. Consiguió terminar la carrera en décima posición gracias a los no pocos malabarismos hechos por su piloto Ron Haslam.

En el momento de la salida en doscientos cincuenta centímetros cúbicos se produjo un múltiple accidente que afectó a varios pilotos, entre ellos T. Taira y Stephane Mertens. También Carlos Lavado, antes de finalizar la primera vuelta, cuando bajaba Bugati, se cayó. La carrera se detuvo para volver a tomar la salida media hora más tarde. A Carlos Lavado le fue permitido cambiar de moto; gracias a esto pudo demostrar su habilidad tomando la primera posición después del nuevo banderazo. Le seguían a Jacques Cornou, Sito Pons y Anton Mang, que enseguida le arrebató el primer puesto.

Durante varias vueltas, Carlos Lavado se mantuvo entre Anton Mang y Si-

PARQUE CERRADO

● Muy seguros estaban los valencianos del triunfo de Aspar y las Derbi, que llevaron al circuito del Jarama a un maestro pirotécnico y 100 kilos de tracas, para que la victoria fuera sonada, que lo fue. Sin duda, los aficionados del «supersiete» fueron, después de los pilotos, los protagonistas del circuito.

● Cristian Sarron estrenó mono en el Jarama y no fue el único, teniendo en cuenta el inicio del Campeonato, pero ninguno era como el del francés. El mono de Sarron estaba cubierto de agujeros, con un forro interior cuyos poros se cerraban en función de la velocidad, de modo que refrigerara cuando va despacio y no admite el paso del aire cuando rueda deprisa.

● Carlos Cardús, que logró un decimoséptimo puesto, como mejor posición de carrera, fue perseguido por la mala suerte al aflojarse un tornillo del cigüeñal, que rosca a izquierda, que provocó el desajuste del punto de encendido de su máquina.

● A muchos sorprendió la salida del venezolano Carlos Lavado después de caer y destrozar su moto, tras la suspensión de la primera salida de 250. Pudo hacerlo gracias a que el reglamento contempla esa posibilidad si tiene una segunda moto verificada, como era el caso.



En este asiento va a vivir grandes sensaciones. Póngase cómodo. Está usted en un gran coche. El Seat Málaga.

A su alrededor, todo está dispuesto para disfrutar del placer de conducir a lo grande. Delante, sienta la potencia de su motor System Porsche. En el interior, disfrute una incomparable sensación de confort, de amplitud. De total comodidad. Y detrás, todo el espacio que su equipaje necesita. Ahora,

dispóngase a hacer kilómetros y kilómetros sin sentir.

Siéntese en un Seat Málaga y descubra la incomparable sensación de acertar. El placer de las grandes sensaciones.

Versiones: L, GL y GLX con motores 1.5 gasolina o 1.7 Diesel.

Desde 1.098.181 Pts. (Precio final, IVA incluido).

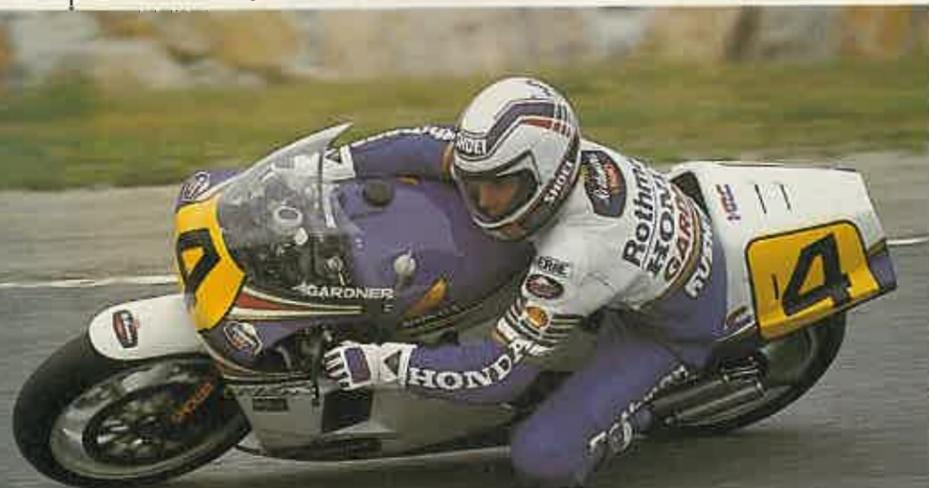
MALAGA

SEAT MALAGA GRANDES SENSACIONES.

Mejor coche del año por ABC,
MOTOR MUNDIAL y GOLD MERCURY.

SEAT Audi Volkswagen
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

La avería en el motor de Spencer permitió la victoria al australiano Wayne Gardner y al equipo Honda en la categoría del medio litro.





En la primera carrera del Campeonato del Mundo las Honda siguen siendo imbatibles en el medio litro.



El campeón mundial Freddie Spencer se impuso en la salida. Su escapada duró catorce vueltas.



Fausto Gresini, con Garelli, corrió en solitario, ganó y realizó la vuelta más rápida.

to Pons, los tres muy distanciados de Martin Wimmer, que se acercaba amenazador. Aproximadamente a diez vueltas del final, Carlos Lavado impuso su clase y la superioridad de su Yamaha IZR, colocándose en primer lugar y distanciándose de Anton Mang y Sito Pons, que rodaban casi juntos.

La recuperación de Martin Wimmer se hizo tan peligrosa que, en pocas vueltas, estaba acosando a Sito Pons, intentando adelantarlo por todos los medios. En estas vueltas, el alemán logró adjudicarse el mejor tiempo, rodando en 1-31-05 minutos. La destreza de Sito Pons no le permitió arrebatarle el tercer puesto, a pesar de las maniobras apuradas que hizo en repetidas ocasiones. Sito Pons defendió su lugar con verdadera maestría, imponiéndose a un piloto de la talla de Martin Wimmer, que conducía la moto más competitiva de esta carrera.

Texto: **Gigi Corbetta**

Fotos: **Alex Puyol, Gigi Corbetta**

CLASIFICACIONES

80 c.c.

1, Jorge Martínez Aspar (Esp.), Derbi, 37 minutos 01,75 segundos (118,143 km/h.); 2, Angel Nieto (Esp.), Derbi, 37-09-45; 3, Manuel Herros (Esp.), Derbi, 37-10-35; 4, Pier Paolo Bianchi (Ita.), Tul-Seel, 37-41-12; 5, Ian McConnachi (G. Br.), Krauser, 37-43-92; 6, Juan Bolart (Esp.), Autisa, 38-22-19; 7, Gerhard Waibel (RFA), Real, 38-22-37; 8, Hubert Abold (RFA), Seel, a 1 vuelta; 9, Stefan Dorflinger (Sui.), Krauser, a 1 vuelta. Vuelta rápida: Jorge Martínez Aspar, 1-38-50, a una media de 121,128 km/h.

125 c.c.

1, Fausto Gresini (Ita.), Garelli, 45 minutos 30,63 segundos (122,342 km/h.); 2, Domenico Brigaglia (Ita.), Ducados, 45-35-38; 3, Ezio Gianola (Ita.), MBA, 45-53-16; 4, Luca Cadalora (Ita.), Garelli, 46-00-62; 5, Johnny Wickstrom (Fin.), Tunturi, 46-51-88; 6, Willi Pérez (Arg.), Zanella, 47-03-40; 7, Pier Paolo Bianchi (Ita.), Elli, 47-09-45; 8, Andrés Sánchez (Esp.), MBA, 48-18-87; 9, Ussi Hautaniemi (Fin.), MBA, a 1

vuelta. Vuelta rápida: Fausto Gresini, 1-35-47, a un promedio de 124,972 km/h.

250 c.c.

1, Carlos Lavado (Ven.), Yamaha, 47 minutos 50,43 segundos (128,853 km/h.); 2, Anton Mang (RFA), Honda, 47-52-61; 3, Alfonso Pons (Esp.), Honda, 47-52-80; 4, Martin Wimmer (RFA), Yamaha, 47-52-95; 5, Jacques Cornu (Sui.), Honda, 48-22-43; 6, Pierre Bolle (Sui.), Parisienne, 48-27-74; 7, Donnie McLeod (G. Br.), Armstrong, 48-31-34; 8, Jean F. Balde (Fra.), Honda, 48-36-79. Vuelta rápida: Martin Wimmer, 1-31-05, a un promedio de 131,039 km/h.

500 c.c.

1, Wayne Gardner (Aus.), Honda, 56 minutos 1,87 segundos (131,311 km/h.); 2, Eddie Lawson (USA), Yamaha, 56-03-94; 3, Mike Baldwin (USA), Yamaha, 56-19-04; 4, Randy Mamola (USA), Yamaha, 56-30-03; 5, Cristian Sarron (Fra.), Yamaha, 56-31-84; 6, Raymond Roche (Fra.), Honda, 56-31-93; 7, Rob McElnea (G. Br.), Yamaha, 56-32-34; 8, Juan Garriga (Esp.), Cagiva, 57-15-86. Vuelta rápida: Wayne Gardner, 1-29-35, a un promedio de 133,532 km/h.



FEDERACION

GRACIA PIERDE APOYOS

El Real Automóvil Club de España (RACE) y el de Catalunya (RACC) han dejado de apoyar al presidente de la Federación Española, Carlos Gracia, y sin alinearse decididamente a favor de la oposición, han enviado una carta pidiendo la convocatoria inmediata de un pleno.

La Asesoría Jurídica de la FEA ha rechazado el escrito de solicitud de una moción de censura al presidente, por defectos de forma; sin embargo, el Tribunal de Apelación del CSD sí ha aceptado el escrito. Se espera que a mediados de mayo el CSD obligue a la FEA a considerar válido el escrito. Le cabe, en este caso, a la FEA recurrir la decisión del CSD ante los tribunales ordinarios, en cuyo caso se aplazaría interminablemente el contencioso.

● Enrique Glückmann, que continuará esta temporada en la Copa Renault Turbo y también participará en la Fórmula Ford, tiene previsto además realizar algunas carreras de la Fórmula Ford inglesa. El piloto malagueño cuenta con el patrocinio de Larios.

● El veterano Mauro Nesti ha ganado la Carrera en Cuesta a Ampus, primera prueba del Campeonato de Europa de Montaña, con su Osella BMW.

● Jaguar ha logrado con Warwick-Cheever la victoria en los 1.000 kilómetros de Silverstone, por delante del Porsche 962 PDK de Stuck-Bell. Villota-Vélez fueron quintos y Larrauri-Pareja, décimos. La vuelta rápida y el mejor tiempo en entrenamientos fueron para el Lancia de Nannini-De Cesaris.

● En lo que se refiere al Ferrari Fórmula Indy, se ru-

Boxes

morea que Bobby Rahal será el piloto que lo haga debutar. Posteriormente, si es competitivo, no se descarta que fuera confiado a Emerson Fittipaldi.

● La carrera de Euroturismos celebrada en el circuito italiano de Misano no ha sido positiva para el equipo Villamil-Sasiambarrena. El Alfa 75 de los españoles estaba falto de puesta a punto y no pudo clasificarse para la carrera, percance que afectó a los restantes coches de la marca y del que sólo se escapó la italiana Lella Lombardi, la única que había hecho pruebas privadas.

La carrera fue un duelo a muerte entre los BMW, Volvo y Rover, coches que coparon los tres primeros puestos con Ravaglia-Berger, BMW, en cabeza; Ce-

cotto-Olofsson, con Volvo, en segundo lugar, y Walkinshaw-Percy, con Rover, en tercer puesto.

● Eugenio Casas y Rosendo Touriñán, que participan en el Rallye del Atlas con un Lada Niva, se encuentran en vigésima novena posición cuando faltan tres días para que finalice la prueba. El equipo español ha ido escalando posiciones desde el inicio del rallye.

● Andrés Vilariño, con Lola BMW, ha sido el vencedor de la Subida al Puig-majó, la primera prueba del Campeonato de España de Montaña, que se celebró en Palma de Mallorca. Pancho Egozcue, con Lola T 298, y Juan Fernández, con Osella, ocuparon la segunda y tercera plazas.



Este es un panorama lleno de sensaciones. La imagen de un gran coche. El Seat Málaga. Aquí se siente el placer del dominio absoluto. El control total. La potencia de su motor System Porsche. Sintiendo su pulso en cada testigo del cuadro de mandos. Con check-control incorporado. Integrado en un salpicadero de diseño y material vanguardista: Soporte de Policarbonato y ABS de serie. Irrompible. Indeformable. Seguro. Disfrute el placer del confort: Volante ajustable a su medida. Luces

regulables desde el interior. Elevadas eléctricas. Cerradura electrónica centralizada. Iluminación de tablero regulable... Siéntese en un Seat Málaga y descubra la incomparable sensación de acertar. El placer de las grandes sensaciones. Versiones: L, GL y GLX con motores 1.5 gasolina o 1.7 Diesel. Desde 1.098.181 Pts. (Precio final, IVA incluido).



SEAT MALAGA

GRANDES SENSACIONES.

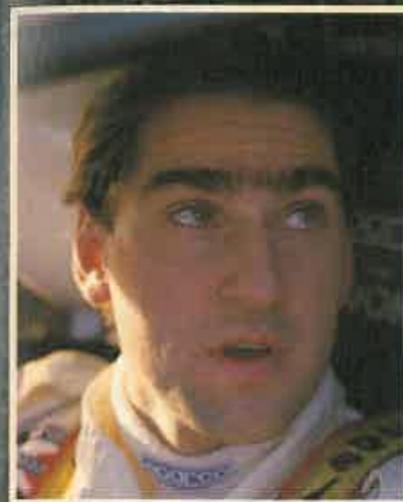


Mejor coche del año por ABC, MOTOR MUNDIAL y GOLD MERCURY.



CORCEGA

LA ISLA MALDITA



La desaparición de Henri Toivonen ha marcado trágicamente el Tour de Córcega



El coche de Toivonen ardió después de salirse de la carretera y hacer explosión.

HIERRO Y FUEGO

TAN sólo quedaban tres tramos para finalizar la segunda etapa y ganarse un merecido descanso en Calvi. El primero de ellos, Corte-Taverna, de 26,8 kilómetros, rápido y no excesivamente difícil, suponía el primer paso. Henri Toivonen era el primero en salir. La avioneta del equipo Lancia perdía el contacto visual, a poco de iniciarse el descenso, con el vehículo del piloto finlandés. Poco después una explosión y una columna de humo... Era el desastre.

En una curva a izquierdas, no excesivamente rápida, el Lancia Delta S4 n.º 4 había partido en contravolante hasta perder el tren posterior el contacto con el asfalto, cayendo violentamente contra el árbol. De súbito, una explosión tras la cual el fuego prendía fácilmente en los materiales plásticos de la carrocería. Henri Toivonen, con medio cuerpo fuera del vehículo, y Sergio Cresto, en su asiento, eran presa de las llamas. Los pilotos que llegaron después no pudieron hacer nada.

«Sólo un error de notas puede haber sido la causa. No había ninguna señal de frenada», declaraba Jean Ragnotti poco después. La presencia de la lluvia en el mismo tramo, unas gotas sobre el asfalto, podía ser otra.

El presidente de la FISA, Jean-Marie Balestre, presente en Córcega, vol-

vía a convertirse en blanco de las preguntas acerca de la prohibición de los helicópteros. El último día del rallye, en una reunión extraordinaria del comité ejecutivo, se tomaban importantes decisiones de aplicación inmediata, como la prohibición de los alerones, la limitación del kilometraje y duración de los tramos cronometrados, obligación de un sistema de extinción automático del habitáculo y la detención de homologación de evoluciones en Grupos A y B; además de la anulación del futuro Grupo S, la prohibición de los vehículos de Grupo B, excepto los de menor cilindrada, la prohibición de utilizar ciertos materiales en las carrocerías y la creación de un nuevo Campeonato del Mundo de Rallyes para marcas y pilotos reservado únicamente a los vehículos del Grupo A, todo ello a partir del 1 de enero de 1987.

Un comunicado que, sin duda, traerá cola, ya que supone eliminar de golpe los actuales vehículos de Grupo B, como los Lancia, Peugeot, Audi, Ford, Austin-Rover, etcétera, y la pérdida de las grandes inversiones realizadas por estas marcas en el Mundial de los Rallyes. Unas nuevas normas que, seguro, tendrán contestación por parte de la Asociación de Constructores (BPICA) y que la enfrentará con la FISA y su presidente.



Bruno Saby (izquierda) ha logrado para Peugeot la más amarga victoria en una prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes. Cuando ocurrió el accidente marchaba segundo, tras el Lancia de Henri Toivonen.

CUANDO marchaban en cabeza del Tour de Córcega, Henri Toivonen y Sergio Cresto sufrieron un accidente en el que perdieron la vida. Esto, un año después de que Attilio Bettega corriera la misma suerte en el rallye corso.

Con un porcentaje de tramos de velocidad de casi un 70 por 100 sobre las difíciles y estrechas carreteras de las montañas de la isla de Córcega, el XXX Tour de Corse, una de las pruebas con solera del campeonato del mundo de rallyes, disputada enteramente sobre asfalto, ya había sido ob-



La curva en que se salió Toivonen. Balestre anunció la prohibición de los coches Gr. B y en 1987 el Mundial estará reservado a los Gr. A.

DUCADOS
EL SABOR QUE NOS UNE.

Tabacalera



RAC 1980: Su primera victoria «mundial».



Con su hija Arla en Montecarlo 86.

EL MAS RAPIDO

NACIDO en la ciudad finlandesa de Jyväskylä, el 25 de agosto de 1956, el joven Henri Toivonen vivió desde su más tierna infancia inmerso en el mundo de la competición en rallyes a través de su padre, Pauli Toivonen.

A una temprana edad Henri se iniciaba en el mundo del karting, ganando el campeonato finlandés a los catorce años para, nada más obtener el permiso de conducir, adjudicarse el campeonato del Grupo 1 de carreras sobre hielo al volante de un Simca Rallye 2. Alternando las carreras de Fórmula V con los rallyes, lograría acabar en quinta posición en el rallye de los 1.000 Lagos en 1977, participando en diversas pruebas del campeonato del mundo en los dos años siguientes para, finalmente, ser piloto oficial Talbot de la mano de Des O'Dell en 1980. En el equipo inglés lograría su primera victoria en el RAC de ese mismo año, convirtiéndose en el piloto más joven en triunfar en una prueba del campeonato del mundo. Su estilo espectacular pronto le valdría la admiración de espectadores y aficionados. En 1981 sería séptimo en la clasificación final del campeonato, pasando al equipo Opel durante 1982 y 1983. Un año más tarde era contactado por Cesare Fiorio, jefe de competición de Lancia, mostrándose siempre el piloto más rápido del equipo, pero viéndose afectado por algunos accidentes en los que su espalda se vería resentida en varias ocasiones. Una profunda reflexión en la cama del hospital traería un cambio radical en su forma de pilotaje, puesto de manifiesto a partir del rallye de los 1.000 Lagos del pasado año. Con el nuevo Lancia Delta S4, Henri parecía en inmejorable posición de convertirse en ese potencial campeón, como habían demostrado sus victorias en el RAC del pasado año y en el último Montecarlo.

jeto de críticas por parte de pilotos y equipos los días anteriores a su inicio.

El equipo Lancia había trabajado fuerte para tener a punto sus vehículos. Henri Toivonen, ausente en Africa, se había concentrado en la labor de puesta a punto del Lancia Delta S4 sobre asfalto, viéndose al final interrumpido en su trabajo por una fuerte fiebre. A él venían a sumarse Markku Alen, dos veces vencedor de la prueba, y Massimo Biasion, un especialista en este tipo de rallyes y claro favorito para los medios de información especializados. Peugeot también presentaba tres Peugeot 205 Turbo 16 para Bruno Saby, en el que Jean Todt había depositado toda su confianza; Timo Salonen, que había preferido participar en esta prueba en lugar del Safari, y Michèle Mouton, que disponía por primera vez de un Evolución 2 y que declaraba: «*El Peugeot doscientos cinco es un regalo para pilotar en las rutas corsas gracias a su manejabilidad y potencia. Puede dar la impresión de ser menos potente que el Audi Quattro, pero es más eficaz.*»

El equipo Austin-Rover tenía confianza en dar la sorpresa en un trazado sinuoso y difícil que convenía a la manejabilidad y capacidad de frenada del Metro 6R4, así como en las dotes de Tony Pond y Didier Auriol especialmente. En solitario François Chatriot y su R-5 Maxi Turbo también contaban para la victoria, toda vez que la Regie Renault había preferido participar en Gr. A con Jean Ragnotti y su R-11 Turbo, frente a dos importantes rivales en los Alfa GTV 6 de Loubet y Balas.

Las palabras de Michèle Mouton eran toda una premonición. En el primer tramo Bruno Saby era líder con seis segundos de ventaja sobre Salonen y siete sobre la piloto de Grasse. Cuarto era Toivonen, a 12 segundos, mientras que Alen, con problemas de frenos, era octavo a casi un minuto del piloto francés. El segundo tramo era una repetición del primero con el orden cambiado, empatando Salonen con Saby en la cabeza del rallye. Sin embargo, a partir del tercer tramo, Henri Toivonen empezaba a imponerse a los pilotos de Peugeot, logrando en el cuarto la primera posición, que ya no volvería a abandonar. En el equipo Austin Rover, Auriol se retiraba en el primer tramo por rotura de la bomba de aceite, mientras que tanto Pond como Wilson se veían afectados por problemas de transmisión. En Gr. A no había sorpresas y Loubet imponía la ca-

Loubet se impuso en grupo A
Y logró el tercer puesto «scratch»



Chatriot acabó segundo

Hizo un pacto de no agresión con Saby

ballería de su Alfa Romeo y su agresivo estilo ante el no menos espectacular Ragnotti, destacando únicamente el abandono por accidente de Oreille.

En el octavo tramo, Muracciole-Abbazia, abandonaba el campeón del mundo Timo Salonen al superar a Markku Alen y salirse de la carretera. El piloto del Lancia se detenía a interesarse por el estado de su compatriota y repartía llegando a la meta con Toivonen a sus espaldas. Dos especiales más tarde el equipo Peugeot perdía a Michèle Mouton, excelente en todo momento, a consecuencia de la rotura del selector del cambio, quedando Bruno Saby en solitario frente al equipo Lancia, en el que tanto Alen como Biasion habían venido sufriendo problemas con el compresor de sus vehículos. Henri Toivonen llegaba a Bastia con 1 m. 42 s. de ventaja sobre Saby y 3-18 sobre su compañero Massimo Biasion. En la segunda etapa Austin Rover perdía a Tony Pond por rotura de la correa de distribución sumándose a la de Malcolm Wilson por sobrecalentamiento del motor en el penúltimo tramo antes de Bastia. Después de la neutralización de Corte sobrevendría el trágico accidente de Henri Toivonen y Sergio Cresto, tras el que la prueba perdía todo interés con la retirada del equipo Lancia y el pacto entre Bruno Saby y François Chatriot de no atacarse mutuamente al igual que Ivés Loubet y Jean Ragnotti, deseando todo el mundo que concluyera cuanto antes un rallye marcado por la desgracia del piloto finlandés y su copiloto. En cuanto al Mundial, Peugeot recoge veinte puntos que pueden ser decisivos a la espera de la decisión del equipo Lancia en cuanto a un posible replanteamiento de su participación en el campeonato.

Texto y fotos: Esteban Delgado

CLASIFICACION FINAL

1.º, Saby-Fauchille (Peugeot 205 Turbo 16 E2), Grupo B, 8 h. 57 m. 34 s.; 2.º, Chatriot-Pertin (Renault 5 Maxi Turbo), Gr. B, a 13 m. 15 s.; 3.º, Loubet-Andrie (Alfa Romeo GTV 6), Gr. A, a 43-29; 4.º, Ragnotti-Thimonier (Renault 11 Turbo), Gr. A, a 53-51; 5.º, Torre-De-Infanta (Renault 5 Turbo), Gr. B, a 1 h. 0 m. 46 s.; 6.º, Neri-Demedardi (Renault 5 Turbo), Gr. B, a 1-04-32; 7.º, Rouby-Martin (Renault 5 Turbo), Gr. B, a 1-04-36; 8.º, Eriksson-Diekmann (VW Golf GTI), Gr. A, a 1-04-43; 9.º, Poggi-Chiaroni (VW Golf GTI), Gr. A, a 1-10-47; 10.º, Bernardini-Bernardini (BMW 325i), Gr. N, a 1-10-47.



BALLESTA

POSEO SÓLIDAS RAZONES
PARA CREER QUE VA A ACEPTAR
VENIR A MI CASA A TOMAR
UNA COPA...



W. BALLESTA

Tarjetas Postales

DESDE hace mucho tiempo tenía la ilusión de ir a ver toros a la Maestranza sevillana. Me hacía una idea mítica de su ambiente y de su público. Había leído mucho y cosas muy líricas a propósito del profundo conocimiento taurino de los sevillanos y de su exigencia.

Pero los escritores de toros y de ambientes andaluces son poco sensibles a la realidad, y mucho más a la ilusión. No es un reproche. Es el acto de un hecho.

El público de la Maestranza es bonachón y guasón. Bonachón hasta el límite de la bondad cristiana y guasón sin maldad, nada más que por el placer de decir algo que provoque las risas de los vecinos de localidad, y aun de toda la plaza, puesto que los hay que aprovechan los silencios para proferir estentóreamente sus ingenuas guasas.

Una de las observaciones más curiosas que se pueden hacer es la de la relación de este público con un señor de cierta edad que sale a la plaza cada dos por tres vestido de torero y dice que se llama Curro Romero, sin duda en honor de determinado espada del mismo nombre que en tiempos



Toros en Sevilla

muy remotos cortó apéndices en esta plaza.

Este caballero cobra unos cinco millones de pesetas por salir al ruedo vestido de torero y darse a la fuga así que el toro asoma el cuerno por el toril. El público le insulta, le llama de todo y le tira almohadillas. El individuo, carroza y panzudo, se esconde y huye. Confieso que el primer día el espectáculo sorprende y hace gracia. Pero a un sevillano chistoso nunca hay que reírle un chiste porque entonces lo repite doscientas veces. Y esto

Xavier Domingo

es lo malo con el señor Romero. A los dos días, ya recuperado de su susto, se vuelve a vestir de torero y a la plaza, en donde se repiten, como si fueran sevillanas en el real de la feria, los mismos insultos, las mismas guasas, las mismas almohadillas. Y así, todas las veces que le dejen. Y puesto que repite, y puesto que le dan cada vez cinco kilos, será que gusta.

Este aspecto repetitivo de las cosas en la feria de Sevilla es bastante obsesionante. Lo de las sevillanas me fascina. Durante cinco días o más, en casetas exactamente iguales la una a la otra y puestas en larga y monótona hilera, miles y miles de personas repiten los mismos pasos al son del mismo son mientras centenares de tíos con el mismo traje montan a caballo con la misma chica en la grupa poniendo ambos cara de aburrimiento letal, trotecillo arriba trotecillo abajo, y musitando de vez en cuando algo así como «arsa».

Lo más lujoso de la situación es cuando le dices a un amigo sevillano y de confianza que todo esto te aburre un poco y te contesta: «No, claro, si aquí cuando nos divertimos de verdad es en Semana Santa.»

SERIE RALLYES

91



LANCIA DELTA S4

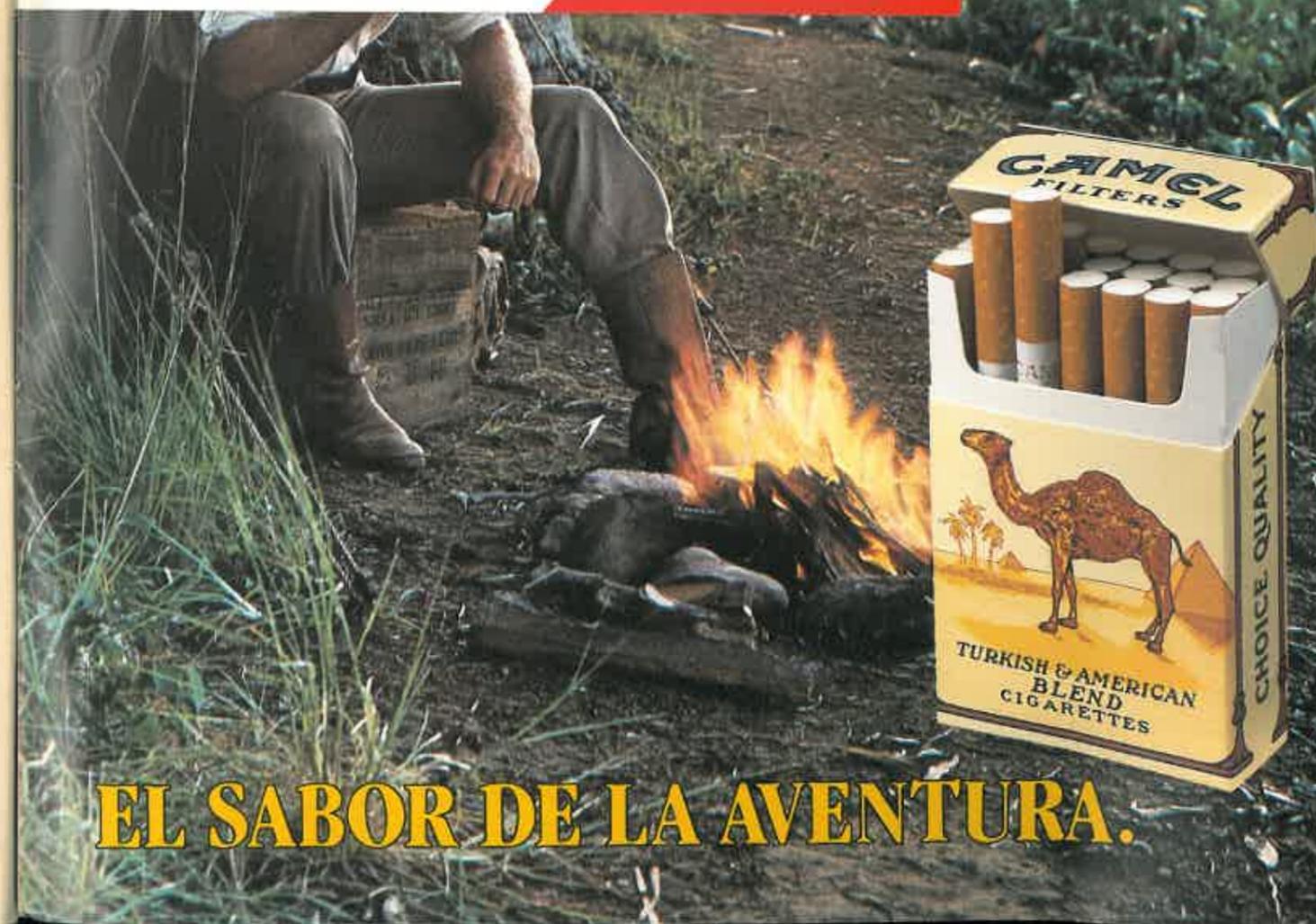
EN el año 86, Lancia vuelve a contar con un coche sumamente competitivo para optar al Campeonato del Mundo de rallyes. Como todos los constructores con unas aspiraciones serias, los hombres del equipo italiano se han decidido por la tracción a las cuatro ruedas en sus nuevos Delta S4. El reparto de potencia es de un 70 por 100 en el eje delantero y un 30 por 100 en el

trasero. En la versión de competición la potencia está actualmente en 440 caballos, con una presión de turbo razonable para no romper los motores. Desde las primeras participaciones en el Campeonato del Mundo los Lancia han demostrado sus enormes posibilidades, y después de celebrarse las pruebas iniciales del Campeonato, se encuentran en cabeza del mismo.



Motor 16

EL



MONSTRUO DE LAS RUTAS



MOTOR Disposición: Central longitudinal. Construcción: 4 cilindros en línea, con bloque y culata de aluminio. Doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cilindro. 1.759 c.c. de cilindrada. Alimentación: Inyección Weber-Marelli, con compresor volumétrico Abarth y turbocompresor KKK. Potencia: 250 CV a 6.750 rpm. Par: 29,7 mkg. a 4.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las cuatro ruedas, con tres diferenciales de acoplamiento viscoso. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas.

DIRECCION Tipo: De cremallera asistida.

FRENOS Discos ventilados en las cuatro ruedas.

CHASIS Construcción: Monocasco. Suspensiones: Independiente a las cuatro ruedas, con triángulos superpuestos.

DIMENSIONES Batalla: 2.440 mm. Vías del./tras.: 1.500/1.520 mm. Longitud: 4.005 mm. Anchura: 1.800 mm. Altura: 1.500 mm.

PESO En orden de marcha: 1.200 kg.

PRESTACIONES Velocidad máxima: 225 km/h. 1.000 metros con salida parada: 25,6 sg.



Motor 16

Tarjetas Postales

DESDE hace mucho tiempo tenía la ilusión de ir a ver toros a la Maestranza sevillana. Me hacía una idea mítica de su ambiente y de su público. Había leído mucho y cosas muy líricas a propósito del profundo conocimiento taurino de los sevillanos y de su exigencia.

Pero los escritores de toros y de ambientes andaluces son poco sensibles a la realidad, y mucho más a la ilusión. No es un reproche. Es el acta de un hecho.

El público de la Maestranza es bonachón y guasón. Bonachón hasta el límite de la bondad cristiana y guasón sin maldad, nada más que por el placer de decir algo que provoque las risas de los vecinos de localidad, y aun de toda la plaza, puesto que los hay que aprovechan los silencios para proferir estentóreamente sus ingenuas guasas.

Una de las observaciones más curiosas que se pueden hacer es la de la relación de este público con un señor de cierta edad que sale a la plaza cada dos por tres vestido de torero y dice que se llama Curro Romero, sin duda en honor de determinado espada del mismo nombre que en tiempos



Xavier Domingo

Toros en Sevilla

muy remotos cortó apéndices en esta plaza.

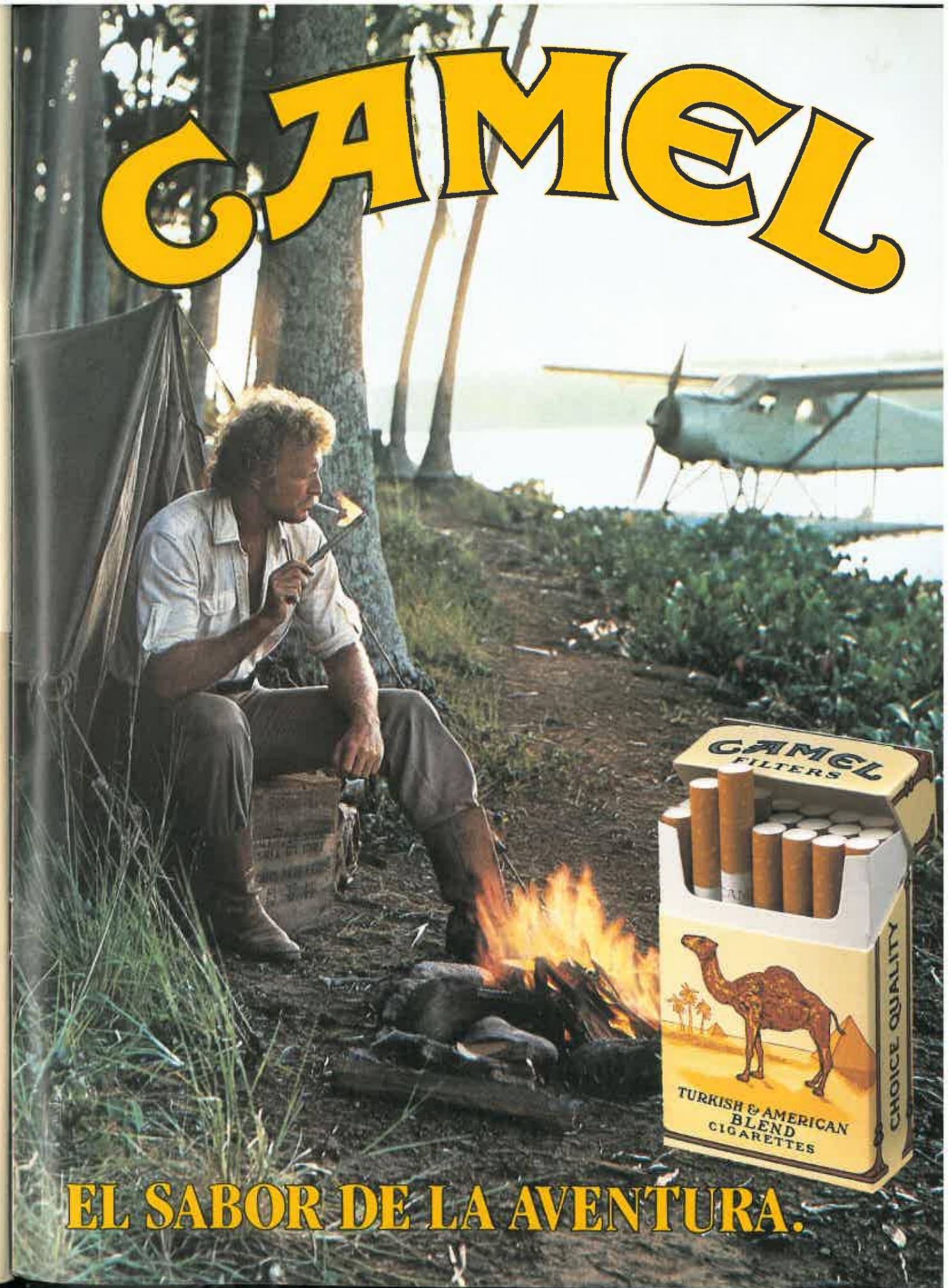
Este caballero cobra unos cinco millones de pesetas por salir al ruedo vestido de torero y darse a la fuga así que el toro asoma el cuerno por el toril. El público le insulta, le llama de todo y le tira almohadillas. El individuo, carroza y panzudo, se esconde y huye. Confieso que el primer día el espectáculo sorprende y hace gracia. Pero a un sevillano chistoso nunca hay que reírle un chiste porque entonces lo repite doscientas veces. Y esto

es lo malo con el señor Romero. A los dos días, ya recuperado de su susto, se vuelve a vestir de torero y a la plaza, en donde se repiten, como si fueran sevillanas en el real de la feria, los mismos insultos, las mismas guasas, las mismas almohadillas. Y así, todas las veces que le dejen. Y puesto que repite, y puesto que le dan cada vez cinco kilos, será que gusta.

Este aspecto repetitivo de las cosas en la feria de Sevilla es bastante obsesionante. Lo de las sevillanas me fascina. Durante cinco días o más, en casetas exactamente iguales la una a la otra y puestas en larga y monótona hilera, miles y miles de personas repiten los mismos pasos al son del mismo son mientras centenares de tíos con el mismo traje montan a caballo con la misma chica en la grupa poniendo ambos cara de aburrimiento letal, trotecillo arriba trotecillo abajo, y musitando de vez en cuando algo así como «arsa».

Lo más lujoso de la situación es cuando le dices a un amigo sevillano y de confianza que todo esto te aburre un poco y te contesta: «No, claro, si aquí cuando nos divertimos de verdad es en Semana Santa.»

CAMEL



EL SABOR DE LA AVENTURA.



Tanqueray
ES TANQUERAY

MOTOCICLISMO : UN GRAN PREMIO A LA ESPAÑOLA

ESPECIAL
EXPOMOVIL

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

10 de mayo 1986

Núm. 133 • 200 ptas.

**PARA
LOS
90**



Alfa 164
Coupé



Jaguar
XJ 30



BMW 650



Mercedes 560 SL

COMPARATIVA: LOS UTILITARIOS MAS COMPLETOS

