

MONACO F-1: PROST POR TERCERA VEZ

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de mayo 1986

Núm. 134 • 200 ptas.

R-21

**YA ES
ESPAÑOL**



MINISTRO MAJÓ: COMO EVITAMOS LA CRISIS



PRUEBA DEL AUDI 100 AVANT CD

VW JETTA CONTRA VOLVO 360 GLE



Nuevo Opel Corsa Cup. El campeón más joven de Opel.



Opel Corsa. Ingeniería alemana a su alcance.

Este es el nuevo Opel Corsa Cup. Un coche siempre dispuesto a darle buen juego.

Por su equipamiento. Totalmente deportivo: cuentarrevoluciones, volante de tres radios, llantas, spoiler delantero...

Por sus altas prestaciones.

Sus motores 1.2 S y 1.3 S que le permite alcanzar una velocidad de 165 Km/h.

Por su economía. Con un consumo de tan sólo 4.7 litros a 90 Km/h. Y un precio realmente bajo.

Conozca de cerca el nuevo Opel Corsa Cup, el campeón más joven de Opel.

Visite cualquiera de nuestros 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Desde 968.107 ptas., incluido IVA.



OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

SERIE PRODUCCION

37

PAG. 14, JOAN MAJÓ:
ASI EVITAMOS LA CRISIS



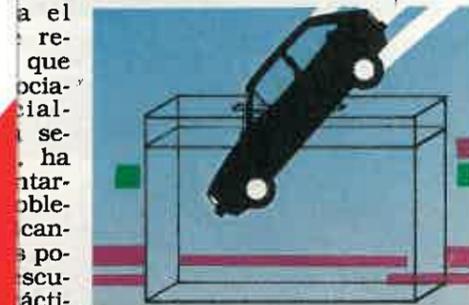
LADA 2107

ESTE modelo es una evolución de los primeros vehículos que fabricó la marca de acuerdo con Fiat. Conserva la estructura general de los 124 y 125, así como el motor. A lo largo de los años ha sufrido una serie de mejoras en el motor y en la carrocería con vistas a mejorar su imagen en los mercados europeos. Las características más desta-

cables del modelo son la robustez y la economía, pero por contra tiene un acabado algo tosco en comparación con los vehículos occidentales. El 2107 es el más actualizado de la gama, pero también existen otros modelos, tal y como son el 2106, 2105 y 2023, que básicamente se diferencian en los motores y en un acabado más sencillo.



Motor 16



Director de Edición: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Ayda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Ruc. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.ª, puerta 11. 46006. Valencia. Tel.: (96) 374 59 57. Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.



27 A FONDO Audi 100 CD Avant

36 FRENTE A FRENTE VW Jetta/Volvo 360

44 CUENTENOS SU CASO

45 COMPRAR Y VENDER

52 DEPORTE 1.000 Km. de Silverstone



56 La carrera más bella

59 XXIII Subida al Montseny

60 GP de Montecarlo

64 A todo gas

65 La columna de Ayrton Senna

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

han sentado las bases para el futuro de este sector. Aunque no llueve a gusto de todos, la verdad es que se han dado pasos importantes que, como asegura el ministro Majó en este mismo número, permitirán consolidar a España como el primer productor de Europa en turismos de la gama baja. Pero esto no es todo. Hay, en materia automovilística, importantes asignaturas pendientes, que nos hubiera gustado ver en los programas de los partidos. Ahí están, sin ir más lejos, la inacabable reforma del Código de Circulación, la renovación del parque y la enorme losa que grava en concepto de impuestos a nuestros vehículos.

Muy pronto, en todas las carpas electorales, los políticos de uno y otro signo comenzarán a dar soluciones a los grandes problemas nacionales. Sin embargo, pronto también nos daremos cuenta de que nadie se ha preocupado de estudiar seriamente el tema automovilístico. Ellos se lo pierden. Por nuestra parte, aunque sólo sea a modo de llamada a las conciencias políticas nacionales, sentimos el deseo de decirles a los electores: voten automóvil. De esta forma intentamos poner de manifiesto los derechos olvidados de una parcela muy importante en nuestra vida industrial, los derechos de los muchos millares de trabajadores de este sector y, finalmente, los derechos de los ciudadanos españoles que sienten la necesidad de tener un coche más digno. Y todo esto, claro, requiere comprensión y ayuda, dos cuestiones por las que lucharemos incansablemente desde estas páginas.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3

Nuevo Opel El campe

LADA 2107

UN RUSO DE POSTIN



LADA

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.452 c.c. (76 x 80 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador doble. Compresión: 8,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 92 octanos. Capacidad del depósito: 39 litros. Potencia máxima: 77 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 12 mkg. a 3.400 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 6,8 km/h.; 2.ª, 11,9 km/h.; 3.ª, 18,4 km/h.; 4.ª, 25 km/h.; 5.ª, 30,4 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De tornillo. Vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 11,4 metros.

FRENOS Sistema: Disco delante y tambor detrás, servo.

SUSENSIONES Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 175/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 1.010 kg.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km.	Costo/km. 15.000 km/año	Probado en el número
VAZ 2105	1.294	70	148	7,6	8,55	---
VAZ 21023	1.452	77	150	8,1	9,04	---
VAZ 2107	1.452	77	152	8,1	11,09	---
VAZ 2106	1.569	78	154	8,3	9,20	---

Motor 16



Opel Corsa. Ingeniería alemana a su alcance.

Este es el nuevo Opel Corsa Cup. Un coche siempre dispuesto a darle buen juego.

Por su equipamiento. Totalmente deportivo: cuentarrevoluciones, volante de tres radios, llantas, spoiler delantero...

Por su altas prestaciones.

Sus motores 1.2 S y 1.3 S que le permite alcanzar una velocidad de 165 Km/h.

Por su economía. Con un consumo de tan sólo 4.7 litros a 90 Km/h. Y un precio realmente bajo.

Conozca de cerca el nuevo Opel Corsa Cup, el campeón más joven de Opel.

Visite cualquiera de nuestros 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Desde 968.107 ptas., incluido IVA.



OPEL
INNOVACIONES EN MARCHA.

ESTA SEMANA

PAG. 14, JOAN MAJO:
ASI EVITAMOS LA CRISIS

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 Benoit, Angel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Angel Robledo, Raúl Rodríguez.

Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar.

Corresponsales en el extranjero: Julio Algañaraz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); Lía Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

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

Documentación: María Isabel Valcarcel, Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente.

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

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

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3.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. (INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicidad: Balbino Fraga.

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

COPYRIGHT 1986. Depósito Legal: M. 30.247. 1983.

Difusión controlada por OJD.

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

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



6 LO ULTIMO	Renault 21
13	205 Lacoste/Corsa Cup
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches nuevos
24	Precios de coches usados
25	Precios motos



27 A FONDO	Audi 100 CD Avant
36 FRENTE A FRENTE	VW Jetta/Volvo 360
44 CUENTENOS SU CASO	
45 COMPRAR Y VENDER	
52 DEPORTE	1.000 Km. de Silverstone



56	La carrera más bella
59	XXIII Subida al Montseny
60	GP de Montecarlo
64	A todo gas
65	La columna de Ayrton Sen-na
66	JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Vote automóvil

YA han comenzado a sonar los clarines de las generales. Un sencillo repaso a los programas electorales nos sirve para poner de manifiesto que todos los partidos pasan de puntillas sobre la problemática del automóvil. Es una lástima la ceguera política, o tal vez la ignorancia, que impera en esta cuestión, pese a su enorme trascendencia en la vida económica y social de cualquier país. Darle la espalda al automóvil es, incuestionablemente, darle la espalda a la realidad.

Quizá sea el momento de recordar ahora que el Gobierno socialista, especialmente en su segunda etapa, ha sabido enfrentarse con el problema. Los fabricantes, que no es poco, han sido escuchados y, prácticamente, se han sentado las bases para el futuro de este sector. Aunque no llueve a gusto de todos, la verdad es que se han dado pasos importantes que, como asegura el ministro Majó en este mismo número, permitirán consolidar a España como el primer productor de Europa en turismos de la gama baja. Pero esto no es todo. Hay, en materia automovilística, importantes asignaturas pendientes, que nos hubiera gustado ver en los programas de los partidos. Ahí están, sin ir más lejos, la inacabable reforma del Código de Circulación, la renovación del parque y la enorme losa que grava en concepto de impuestos a nuestros vehículos.

Muy pronto, en todas las carpas electorales, los políticos de uno y otro signo comenzarán a dar soluciones a los grandes problemas nacionales. Sin embargo, pronto también nos daremos cuenta de que nadie se ha preocupado de estudiar seriamente el tema automovilístico. Ellos se lo pierden. Por nuestra parte, aunque sólo sea a modo de llamada a las conciencias políticas nacionales, sentimos el deseo de decirles a los electores: voten automóvil. De esta forma intentamos poner de manifiesto los derechos olvidados de una parcela muy importante en nuestra vida industrial, los derechos de los muchos millares de trabajadores de este sector y, finalmente, los derechos de los ciudadanos españoles que sienten la necesidad de tener un coche más digno. Y todo esto, claro, requiere comprensión y ayuda, dos cuestiones por las que lucharemos incansablemente desde estas páginas.

Félix Lázaro

Motor 16 / 3



En voz baja

● Austin Rover, que tenía prevista la comercialización del Rover 213 Automático en España, ha dado marcha atrás. La razón estriba en la negativa del INTA a homologar este modelo por similitud con el 216, exigiendo una homologación completa.

● La Regie Renault tiene previsto mejorar en breve su modelo R-5 GT Turbo. Una de las modificaciones afectará al turbocompresor, que utilizará un sistema de refrigeración por agua. Es de suponer que tales mejoras se adopten en la gama 87 —que será presen-

tada este verano— y que FASA haga lo mismo a continuación.

● El futuro modelo de Peugeot, el 405, es seguro que tendrá entre otras una versión de cuatro ruedas motrices. Los turismos de tracción integral son cada vez más numerosos y durante el pasado año se matricularon en Europa 250.000 unidades, lo que supone un incremento del 40 por 100 respecto a 1984.

● La gama Lancia Thema no deja de crecer. Después de anunciar la comercialización del Station Wagon Pininfarina para el mes de julio, se confirma la casi segura fabricación de una versión limusina con distancia entre ejes alargada y habitáculo más amplio, al estilo de lo que ha hecho Renault con su versión equivalente del R-25. Se prevé una producción de 250 unidades/año.



TURISMO

BONOS DE GASOLINA BARATOS

PARA aquellos que piensen pasar sus vacaciones viajando por los países del Este, bueno es saber que en Rumania, Polonia, Bulgaria y Rusia sólo se puede repostar gasolina por medio de bonos. Estos bonos, que para los citados países son obligatorios, resultan recomendables si se viaja a Italia, Yugoslavia, Checoslovaquia o Hungría, pues con ellos el combustible resulta más barato. En las Embajadas y oficinas de turismo de estos países informan sobre los puntos de venta de estos bonos. También hay que tener presente que no todas las gasolineras venden super y algunos de estos países expenden también gasolina de bajo octanaje.

FIRESTONE

NUMEROS ROJOS

FIRESTONE Hispania, que el pasado año perdió 1.472 millones de pese-

Fiat, Lancia y Autobianchi. Asimismo, el pasado año la firma de Turín continuó su política de inversiones, que totalizaron unos 143.000 millones de pesetas, la mitad de las cuales se destinaron al sector del automóvil.

EUROPA

JAPON AVANZA

MIENTRAS Fiat confirma su posición de líder en el mercado europeo en los tres primeros meses del año, los fabricantes japoneses Toyota y Nissan incrementan espectacularmente sus ventas en el continente, superando por primera vez a BMW y alcanzando el nivel récord del 11,3 por 100 de penetración. El avance nipón en el mercado continental se debe principalmente a la adaptación de sus coches a los gustos europeos y a que sus precios no han reflejado aún la subida del yen.



unidades, respectivamente. Frente a este descenso del mercado nacional, los coches importados han experimentado un aumento de algo más de cien mil unidades.

CAMBIO

AHORA, FIAT AUTO

FIAT Hispania ha cambiado de nombre y a partir de ahora Fiat Auto España será el nombre utilizado por la división de turismos del grupo Fiat en nuestro país. Por otra parte, José Gómez Mar, que durante años fue director de prensa y relaciones públicas de Seat, se integrará en la oficina de representación del grupo Fiat como asesor.

El grupo industrial Fiat obtuvo durante 1985 un beneficio neto consolidado de 132.000 millones de pesetas, alcanzando la cifra de 1.531.900 unidades de coches vendidos de sus marcas

USA

BAJON DE VENTAS

LAS ventas de coches en Estados Unidos han sufrido, durante el primer trimestre del año, un fuerte descenso respecto al mismo periodo de 1985, como consecuencia de la lucha de precios que los fabricantes americanos mantuvieron en los últimos meses del pasado año y que propició una anticipación de compras. Entre los cuatro grandes, General Motors ha vendido, entre enero y marzo, 1.083.820 unidades, 40.783 menos que el pasado año, mientras que American Motors (fabricante, entre otros, de los R-9), con 19.900 unidades, se ha quedado a 11.579 unidades de la cifra alcanzada el año anterior. Por su parte, las ventas de Ford y Chrysler han disminuido en 58.171 y 53.392

tas, espera borrar los números rojos en el presente ejercicio, pues, según fuentes de la empresa, el resultado negativo del 85 se debe al desbordamiento del plan inicial de inversiones y a las reformas emprendidas para el saneamiento de la sociedad. Pese a estas pérdidas, la casa matriz, Firestone Tire and Rubber, mantiene la decisión de adquirir la totalidad de las acciones de la sociedad española.



TRASPLANTE

BMW A BIMOTA

EL famoso constructor de motocicletas italiano Bimota nos tiene reservada próximamente una sorpresa. En los mentideros del mundillo de las dos ruedas se especula con la posibilidad de un nuevo trasplante mecánico, que consistiría en instalar el motor de la BMW K 100 sobre los super efectivos chasis Bimota, que han cosechado sus mayores éxitos con mecánicas japonesas. Como es habitual en la marca italiana, el motor de la K 100 sufriría una preparación para elevar su potencia de 90 caballos y obtener las prestaciones que son habituales en las máquinas Bimota.

INDEMNIZACION

VUELCO MILLONARIO

AMERICAN Motors Corporation ha sido condenada a pagar 9,5 millones de dólares, unos 1.300 millones de pesetas, como indemnización a una víctima que se accidentó en un Jeep. El abogado de la víctima ha sabido demostrar a los jueces que el vehículo en cuestión era demasiado estrecho, por lo que tenía «cierta propensión a volcar».

EXITO

EL CATALOGO, AGOTADO

GRACIAS y perdón. Gracias a nuestros lectores por la maravillosa acogida que han dispensado al primer catálogo de MOTOR16, que se ha agotado en la mayor parte de los puntos de venta. Y perdón a quienes se han quedado sin su número del catálogo, por no haber previsto esta formidable demanda, a pesar de haber editado casi 50.000 ejemplares. Para quienes estén interesados en adquirir el catálogo y no lo encuentren ya en los quioscos, pueden solicitarlo a través de nuestro departamento de suscripciones, calle Hermanos García Noblejas, 41, Madrid, teléfonos 268 04 02 y 268 04 03.



Verde y Rojo

● A José Fernández Sánchez, conductor del presidente del Consejo General del Poder Judicial, Antonio Hernández Gil, que salvó la vida en el atentado terrorista del pasado 8 de mayo, gracias a la maniobra que desvió el coche oficial y evitó el impacto de las tres granadas lanzadas desde otro vehículo.

● Correctivo en todo lo alto a los antiguos responsables de la concesionaria de autopista de peaje ACESA, que en sólo

A VOLAR

MOLESTOS, FUERA

QUIZA no lo incluyan nunca en las listas de equipos opcionales de los automóviles, pero seguro que en muchas ocasiones sentiremos no llevar en el coche el mágico botón que accione el asiento eyector, del acompañante, por supuesto. Por el momento, este magnífico asiento que aparece en la fotografía está reservado para los

Harrier de la US Navy, provistos de su correspondiente paracaídas, que una cosa es salir disparado y otra hacerse daño. Así que ya sabe, si monta en su coche a gente aburrida, pesados, suegras, cuñadas, jefes y otras personas *queridas* o le hace *autostop* una escultural señorita cuando no va solo, aguántese o cambie a Harrier.

cuatro años han cometido infracciones fiscales y monetarias por valor de 540 millones de pesetas, cifra que lógicamente no aparece. ¡Además de peajes desorbitados, ahora esto...!

● Ovación y vuelta al ruedo a FASA-Renault por la prontitud con que ha lanzado al ruedo ibérico su nuevo modelo R-21, tan sólo tres meses después de que hiciera su aparición en Francia, donde ya está cosechando sus primeros éxitos.

● Repaso al Código en fin de semana a todos los conductores que todavía no han aprendido que la simple utilización de los intermitentes no les da derecho a realizar maniobras interrumpiendo la circulación del resto de los automovilistas.



Lo ULTIMO



EN LAS VERSIONES GTS, TXE Y GTD EL R-21 ESPAÑOL



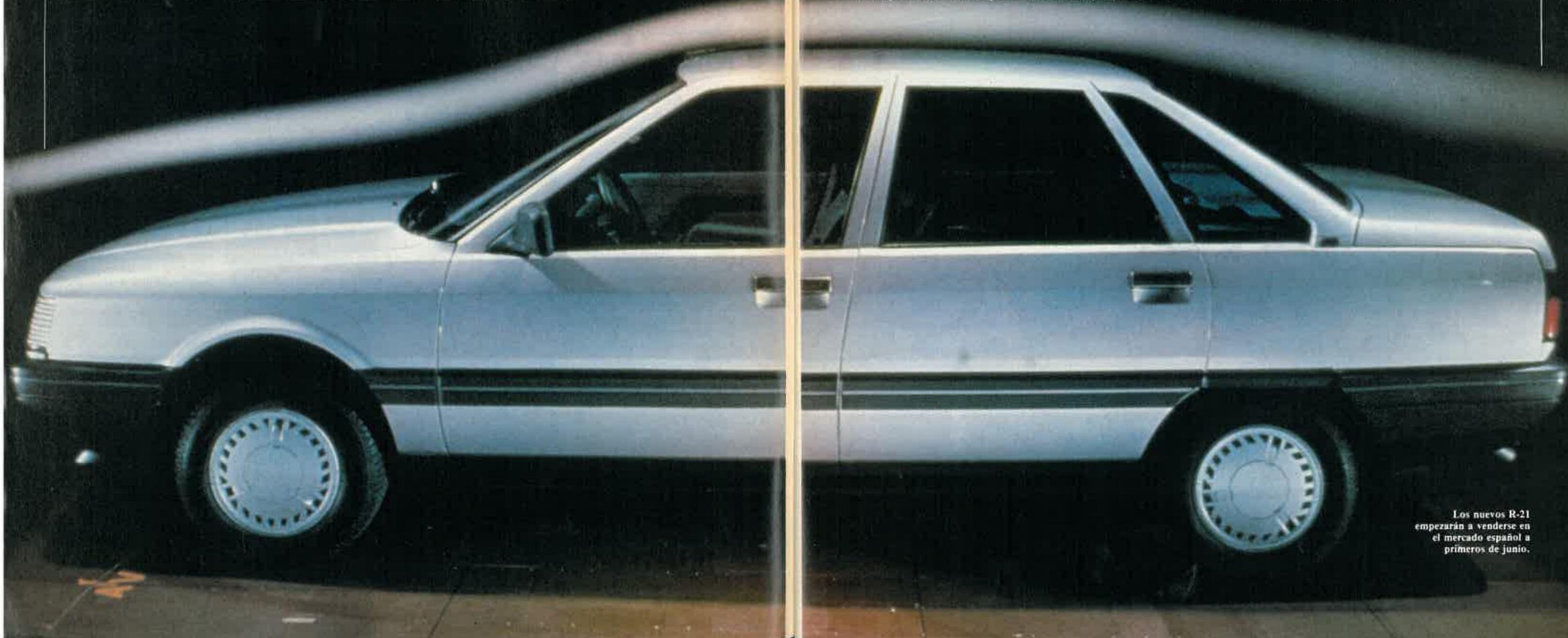
El Renault 21 ya es español. Desde hace unas semanas están saliendo las primeras unidades de la factoría que la marca francesa tiene en Palencia, lo que supone un importante esfuerzo por

parte de los hombres de FASA Renault, que han sido capaces de lanzar el coche en España tan sólo tres meses después de que se pusiera a la venta en Francia. Las primeras entregas comenzarán a hacerse a primeros del

mes de junio, permitiendo a una serie de afortunados *renaultistas* el pasar el veraneo con el nuevo coche.

Para empezar, la gama consta de tres versiones, dos equipadas de motores de gasolina y la restante de un

diesel. Renault se guarda en la manga la carta del turbodiesel y de otras versiones, que serán lanzados debidamente escalonadas, consiguiendo de esta forma que el R-21 sea noticia mucho tiempo.



Los nuevos R-21 empezarán a venderse en el mercado español a primeros de junio.



**ORIGINAL
O TRES COPIAS.**

EXIJA.

Pagar algo menos, pero muchas veces, al final no sólo es más caro, sino que no ofrece garantías.

Exija Recambios Originales. Sólo así contará en su coche con la tecnología Seat, Audi, Volkswagen.

Recambios Originales.



Los interiores del Renault 21 con considerablemente más amplios que los del R-18. A la izquierda, el cuadro de mandos digital de la versión TXE. A la derecha, el análogo del GTS.



La presentación general y el nivel de equipamiento también suponen una neto mejora sobre lo ya conocido. El asiento posterior se abate en partes desiguales y se comunica con el maletero, incrementando así las posibilidades de uso.

Así, pues, para el lanzamiento, la oferta del R-21 en España se centrará en la versión TXE, con motor 1.995 centímetros cúbicos, con inyección, que tiene 120 caballos; en la GTS, con motor de 1.721 centímetros cúbicos, de carburador, que desarrolla una potencia de 90 caballos y en la GTD, con el motor diesel de 2.068 centímetros cúbicos y 67 caballos.

El R-21 viene a tomar el puesto del R-18, que poco a poco irá desapareciendo del mercado según vayan saliendo las diferentes versiones del nuevo modelo. Pero se trata de un coche netamente superior, tanto por sus medidas interiores como en el equipamiento y el confort. En el diseño de su línea ha trabajado Giorgio Giugiaro, el diseñador de moda, que al final optó por mantener la carrocería de tres volúmenes—motor, habitáculo y maletero completamente definidos— en vez de la solución

FICHA TÉCNICA



	R-21 GTS	R-21 TXE	R-21 GTD
MOTOR			
Disposición	Transversal	Longitudinal	Longitudinal
Núm. de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.721 c.c.	1.995 c.c.	2.068 c.c.
Distribución, árbol de levas	En cabeza	En cabeza	En cabeza
Alimentación	Carburador	Inyección	Inyección
Compresión/comburante	10 a 1/97 NO	10 a 1/97 NO	21,5 a 1
Pot. máx./régimen (CV/rpm.)	90/3.500	120/5.500	67/4.500
Par máx./rég. (mkg./rpm.)	14,1/3.500	17,1/4.500	12,9/2.250
TRANSMISION			
Tracción	Delante a	Delante a	Delante a
Núm. de marchas	5	5	5
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/S.ª (km/h.)	28,1/34,3	30,6/36,6	31,7/37,9
DIRECCION Y FRENOS			
Tipo de dirección	Cremallera	Crem., asist.	Crem., asist.
Vueltas de volante	4,2	3,5	3,5
Diámetro de giro	10,2 metros	10,3 metros	10,3 metros
Frenos delanteros/traseros	Discos vent. tambor	Discos vent. tambor	Discos vent. tambor
SUSPENSIONES Y RUEDAS			
Suspensión delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Suspensión trasera	Brazos osc.	Brazos osc.	Brazos osc.
Llantas (pulgadas)	5 1/2 x 13	5 1/2 x 14	5 x 13
Neumáticos	175/70 TR 13	185/65 HR14	175/70 TR 13
PESOS Y CAPACIDADES			
Peso en orden de marcha	980 kg.	1.100 kg	1.085 kg
Volumen del maletero	490	490	490
Capacidad depósito comb.	66 litros	66 litros	66 litros
CONSUMOS Y PRESTACIONES			
Cons. 90/120 km/h. (l./100 km.)	5,3/6,8	5,8/7,1	4,6/6,0
Velocidad máxima (km/h.)	185	200	164
Acel. 1 km. salida parada (seg.)	32,1	30,9	36,7

tipo Talbot 150, Citroën BX o Volkswagen Passat, con quinta puerta. Además ha tratado de conseguir, a base de líneas menos redondeadas que las que son habituales en los modelos realizados por el centro de estilo de la propia Regie Renault, el complacer los gustos tanto de los europeos como de los americanos.

Volviendo a la estética, realmente el R-21 sólo guarda el aire de familia con otros modelos de la marca en su frontal, que recuerda claramente al del R-25.

En el interior se ha buscado combinar la funcionalidad habitual de Renault con soluciones más estéticas. Y en nuestra opinión, aunque sobre gustos no hay nada escrito, se ha logrado a la vista de un salpicadero más atractivo que el del R-25.

En cuanto a espacio, pese a que el nuevo coche es sólo tres centímetros y medio más ancho que el R-18 y seis y medio más largo, en el in-

NUEVO FORD ORION '86

LA CONQUISTA DEL ESPACIO



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

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

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

Y ese algo más que hace de Ford Orion en sus nuevas versiones CL y GHIA, un coche poco común. Sus nuevos motores 1.4 de 75 CV y 1.6 de 90 CV, y muy pronto el nuevo GHIA 1.6 inyección de 105 CV. Todos con cinco velocidades y encendido electrónico, que combinan la potencia

con la máxima economía. También en versión Diesel 1.6, el más económico de su clase en Europa.

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

Entre en Ford Orion. La conquista del espacio.



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

Incluidos I.V.A. y Transporte.



Diseño y Calidad

LOS NUEVOS ORION

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

terior el espacio está mucho mejor aprovechado. Por ejemplo, el asiento trasero es seis centímetros y medio más ancho; hay seis centímetros más para las piernas de sus ocupantes; y en la parte delantera hay 13 centímetros más de anchura, aunque los asientos mantienen la misma anchura que los del R-18, que no eran estrechos precisamente. El maletero tiene una gran capacidad. Es superior en 60 litros al del R-18 y sobre aquél tiene la posibilidad de



Estética y aerodinámicamente, la carrocería del R-21 puede considerarse un éxito.

do por un carburador con el cual la potencia se quedaba en los 102 caballos y los consumos no eran particularmente económicos. Con la

bargo, el motor de 1.721 centímetros cúbicos del GTS va montado en posición transversal. Este motor es el mismo que utilizan los R-9 TXE y R-11 GTX y TXE, aunque mejorado, de forma que la potencia pasa de 82 a 90 caballos, mejorándose también la elasticidad de este grupo, cosa que pudimos comprobar con ocasión de la prueba de la gama francesa. Este es un motor particularmente adecuado para un coche de este tipo. Se recupera con fantástica facilidad de veloci-

metros cúbicos.

En cuanto al motor diesel, el mismo que se montaba y en el R-18, va también montado en posición longitudinal.

Con respecto a las versiones francesas, las españolas van a tener escasas diferencias. se ha aumentado el tarado de los amortiguadores a fin de que el coche balance menos en curva, lo que llega a ser negativo en el aspecto del confort.

Las tres versiones tienen un alto nivel de equipamien-



El motor dos litros va alimentado por inyección electrónica y colocado longitudinalmente. La versión TXE incorpora de serie ruedas de aleación ligera de aluminio.



que su capacidad se puede ampliar abatiendo el asiento trasero, bien completamente, bien en dos tercios de su anchura, bien en sólo un tercio, según las necesidades de carga y el número de pasajeros. De esta forma se consigue ofrecer la funcionalidad de los cinco puertos.

Los dos motores de gasolina escogidos para el R-21 español son completamente diferentes entre sí. Uno es el 1.995 centímetros cúbicos, con árbol de levas en cabeza, que apareció para equipar los R-20 TS, que posteriormente fue empleado en las competiciones de Fórmula 3 permitiendo a Alain Prost ganar el Campeonato de Europa, y que recientemente se ha aplicado a otros modelos de la marca, entre los cuales está el R-18 GTX. La diferencia es que en el R-18 GTX estaba alimenta-

aplicación de un sistema de inyección electrónica puesta a punto por Renault, que cuenta ahora con una enorme experiencia en este terreno gracias a la Fórmula 1, la potencia asciende a los 120 caballos, al mismo tiempo que también mejora la capacidad de recuperación a bajo régimen. En cuanto a los consumos, tomando como referencia los datos homologados por el fabricante, se consigue un ahorro medio de un dos por ciento.

Con este motor, que pasa su potencia al suelo a través de una caja de cambio de cinco marchas, Renault anuncia una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora de 9,7 segundos.

El motor 2 litros va montado en forma longitudinal, como en los R-18. Sin em-

dades bajas y, aunque a partir de las 5.000 revoluciones por minuto le cuesta seguir ganando vueltas, permite alcanzar una velocidad punta de 185 kilómetros por hora, que es francamente buena para un coche de este tamaño —demuestra tener una buena aerodinámica— equipado de un motor ligeramente superior a los 1.600 centí-

to, aunque lógicamente el del TXE es superior. La diferencia de precio con respecto al GTS, medio millón aproximadamente, nos se justifica además de por la diferencia de motor, porque lleva dirección asistida, llantas de aleación, cuadro de instrumentos electrónico, aire acondicionado, cerraduras centralizadas, elevalunas eléctricos y toda una serie de detalles diferenciales como los guarnecidos y tapicerías, etcétera.

En el GTS, las llantas son de chapa con unos embellecedores aerodinámicos agujereados. En el interior, cuadro y equipo de ayuda al conductor es correcto, pero en cambio los elevalunas son manuales y las puertas no tienen cerraduras centralizadas.

Sergio Piccione





Todo lo que Volkswagen necesitaba para mejorar el Golf.



A los ingenieros de Volkswagen les ha bastado con hacer el Golf 17 cms. más largo para lograr algo que parecía imposible: mejorarlo.

Y en esos 17 cms. han encontrado lugar para todo.

El nuevo Golf CL gasolina presenta ahora un nuevo aspecto exterior. Más aerodinámico. Más deportivo.

Con un nuevo frontal y una nueva estética posterior. Con mayor capacidad de maletero y del depósito de combustible. Con un mejor equipa-

miento. En dos diferentes versiones, de dos o cuatro puertas.

También han encontrado sitio para mejorar su motor. Para aumentar su potencia. Sus prestaciones. El nuevo Golf CL 90 CV alcanza los 178 Km/h. Y con la clásica economía Volkswagen. Apenas 5,5 l. a los 100 Km. La versión de 75 CV llega a los 167 Km/h. Su consumo no pasa de los 5,3 l.

Pero si de verdad quiere conocer de cerca cada una de las novedades del nuevo Golf, dese una vuelta por su

concesionario Seat Audi Volkswagen. Le parecerá increíble comprobar cómo en tan poco espacio puede haber lugar para tanto.



Golf CL Gasolina

PEUGEOT 205

AL GOLF CON LACOSTE

PEUGEOT está a punto de lanzar en nuestro país una versión especial de su 205; el modelo más joven de la gama 205 irá equipado con el motor de 1,4 litros de cubaje que da ochenta y tres caballos de potencia y se comercializará con carrocería de tres y cinco puertas.

Los 205 Lacoste se distinguen de sus restantes hermanos tanto por el tono de su carrocería, un blanco immaculado, como por los hilos verdes extendidos por los flancos del coche y por los pequeños cocodrilos situados en las aletas y el portón posterior, cocodrilos símbolo de la astucia del legendario jugador francés de tenis. Los 205 Lacoste llevarán también un equipo muy completo con aire acondicionado de serie, elevaduras y bloqueo eléctrico de puertas.



El popular cocodrilo personaliza al 205.



Esta nueva versión se ofrece en carrocerías de tres y cinco puertas. Lleva el motor de 1,4 litros, que desarrolla una potencia de 83 caballos.

Las versiones Lacoste se pondrán en circulación al tiempo que se celebra el principal campeonato de golf existente en nuestro país, se seguirá así la misma línea que en Francia, país en el que se utilizó el torneo de tenis Roland Garros como base para la puesta en el mercado de un modelo tan especial.

CORSA CUP

EL GOL DEL MUNDIAL

te central del techo, que va en negro, y en la franja dispuesta sobre las puertas delanteras, que lleva los tonos

de Opel Sport: amarillo, gris y negro. El interior del nuevo modelo de Opel se distingue por detalles de estilo deportivo como son: el volante, que es de tres radios, el

cuarenta y cinco revoluciones y la tapicería, con los mismos tonos exhibidos por los productos de carreras que la marca emplea en competición.

En los laterales del Corsa Cup, los colores del Opel Sport, los mismos que se han utilizado en las vestiduras de la tapicería.



OPEL acaba de poner en el mercado una nueva versión del Opel Corsa, se llama Corsa Cup, vale menos de un millón de pesetas y se distingue de sus hermanos con sólo un vistazo, ya que la decoración de su exterior es muy espectacular. El Corsa Cup lleva el motor de 1,2 litros de cubaje con cincuenta y cinco caballos de potencia, motor que va acoplado a una caja de cambios de cinco velocidades.

El Cup va pintado de blanco por completo y ese tono de pintura aparece también en el faldón delantero, en los paragolpes, en los embellecedores de rueda y en el retrovisor. Los únicos cambios de tono están en el montan-

De dos años a esta parte, la industria española del automóvil ha iniciado un proceso de reindustrialización que la va a dotar de una estructura sólida para hacer frente a la competencia europea en el segmento de turismos de la gama baja. Uno de los artífices de los acuerdos Administración-fabricantes, el titular de Industria y Energía, Joan Majó, cuenta ahora cómo se ha desarrollado ese proceso.

JOAN MAJÓ ASI EVITAMOS LA CRISIS

CUANDO el PSOE gana las elecciones de octubre de 1982, la industria española del automóvil se encuentra en una encrucijada. Por un lado, se comienza a vivir una gran revolución productiva, unas nuevas modas de producción, con Japón a la cabeza, tanto en aspectos de robótica como de organización. Por otro lado, culminaba un ciclo de los propios productos, un agotamiento de los modelos de automóviles que se estaban fabricando en Europa.

Como recuerda ahora a MOTOR16 el ministro de Industria y Energía, Joan Majó, el Gobierno socialista entonces constituido «encuentra unos sectores industriales en serias dificultades, entre los que no figuraba el del automóvil. Será mediada la legislatura cuando adquirimos conciencia de que España mantenía históricamente una buena posición dentro del automóvil, sobre todo en sus gamas más bajas, pero que o se tomaban medidas de futuro o el sector, a cinco años vista, entraba en crisis».

Esta visión de futuro se dirigía a atajar el desajuste antes citado. «Nuestra industria —dice Majó— debía hacer frente rápidamente a la aparición de nuevos modelos, cosa que las multinacionales ya lo tenían muy asumido y, por nuestra parte, conseguir que esos modelos se hicieran en España. Y en segundo lugar que los procesos de fabricación de las plantas españolas fueran de lo más competitivo.»

A mediados del año pasado se inician las negociaciones Administración-fabricantes. «El Gobierno —dice Majó— parte con un objetivo muy claro: consolidar las factorías, ampliarlas, modernizarlas y asegurar la producción de los nuevos modelos. Frente a esta actitud, las marcas aparecen con problemas dispares. Algunas incluso con problemas graves, entre ellas las francesas, rebote de serias dificultades de sus casas matrices. En otros casos, como el de Ford, las barreras no iban por este lado, pero sí afectaba la redistribución de su mapa europeo y sobre todo su posible asociación con Fiat. En el último escalón nos encontrábamos con las ne-

gociaciones Seat-Volkswagen, un caso distinto totalmente, porque de lo que se trataba era de facilitar la entrada en España de VW tomando como base toda la actividad industrial de Seat.»

Las cifras y los resultados son ya conocidos (véase recuadro adjunto). La clave estaría precisamente en los entresijos de la tanda negociadora. En primer lugar, la fórmula jurídica para, mediante ayudas y subvenciones oficiales, animar a la inversión en España de



España será el tercer productor europeo. Las nuevas tecnologías, en primer plano

esas marcas. Cosa que se resolvió echando mano del artículo 388 de la ley de Reconversión y Reindustrialización, que contemplaba la posibilidad de ayudas a empresas que presentaran proyectos de inversión en materia de diseño industrial, investigación y promoción exterior. Después vendría la carrera contra reloj para culminar los acuerdos antes de que desde la sede de las Comunidades Europeas se pusiera en cuestión este tipo de ayudas, ya

con España dentro de la Comunidad.

Ha sido precisamente el acuerdo con Ford, ultimado en la pasada Semana Santa, el que seguramente más preocupaciones creó al Gobierno, no en vano el anuncio de una inversión en Europa de 80.000 millones de pesetas suponía, para el país elegido, el ser la cabeza de puente de la multinacional norteamericana en el viejo continente. Según comenta Majó, «Ford no tenía muy claro cuál iba a ser su planta principal pa-



LOS MILLONES SALVADORES

LOS acuerdos suscritos entre la Administración y los fabricantes de automóviles instalados en España supone una inversión global de 550.000 millones de pesetas en los tres próximos años, cifra de la que obviando el tema Volkswagen (se prevén unas inversiones de 350.000 millones) la parte del león la aporta Ford, con 80.000 millones. A cambio, las marcas reciben unas subvenciones totales por parte del Estado de unos 10.000 millones de pesetas, y unos créditos oficiales de 20.000

millones. El aspecto más negativo, el laboral, supone un ajuste de diez mil empleos, de los ochenta mil a los da trabajo directamente el sector. Por el contrario, las marcas se comprometen a fabricar en el periodo considerado un total de un millón y medio de vehículos; manteniendo como poco los actuales niveles de exportación. Con estas cifras, la industria española del automóvil se situará en el tercer puesto del ranking de producción en Europa, por detrás de Alemania y Francia.

ra el nuevo modelo que sustituirá al Fiesta. Y nuestro interés es que fuera España. A complicar las cosas vino la negociación que mantenía con el grupo Fiat, lo que paralizó las que mantenía con nosotros. Hasta que no coincidí con Henry Ford en una cena en el pasado enero, no supe que no cuajaba el acuerdo Ford-Fiat. Y poco después se resolvía el destino de esa inversión.»

El caso del grupo PSA fue distinto. «El problema de Talbot era más agobiante, porque había una reconversión no concluida por medio, reconversión que no se había planteado adecuadamente. Tuvimos que acoplar este doble mecanismo, agravado con los problemas de la casa matriz en Francia para llegar a una solución. Y en el caso de Renault, estaba muy claro el planteamiento respecto a turismos, aunque con el obstáculo de los vehículos industriales. Pese a todo, en el acuerdo figura el compromiso del mantenimiento de la actividad en este último tipo de vehículos.»

+ *ASTA mediada la legislatura no adquirimos conciencia de que o se ayudaba al sector del automóvil o éste entraba en crisis»*

Para la próxima década, el panorama de la industria española del automóvil aparece con claridad diáfana, en opinión de Majó, que a modo de cuadro resumen lo dibuja así: «Tendremos una planta de General Motors, moderna y reciente, que es la más efectiva con las que cuenta en Europa. Ford consigue lo que ellos denominan "Centro productivo principal europeo para esta gama de vehículos", es decir, los pequeños. Las instalaciones de Renault, Citroën y Talbot, aunque con menor volumen de producción que las dos primeras, son ya muy eficientes y en algún caso superan incluso a las de sus casas matrices. Y finalmente, Volkswagen invierte trescientos mil millones de pesetas en una fábrica, tal vez nueva, en Martorell, o en el remozamiento de las instalaciones de la zona franca de Barcelona, para conseguir la máxima eficiencia en la producción de una gama muy competitiva de la marca Seat.»

No se olvida el ministro de Industria de comentar otro acuerdo, escasamente conocido como es el conseguido con Mercedes. «A partir de finales del próximo año, se va a comenzar a fabricar en España un modelo de furgoneta multiuso, desarrollada conjuntamente por Mercedes y Mitsubishi. La filial española va a jugar el papel de protagonista en la producción de este vehículo mixto germano-japonés, lo que significa que no sólo se montará en España (y no en Alemania) sino que propiciará el desarrollo de tecnología. Si a este panorama —comenta Majó—, añadimos la situación de Nissan con Motor Ibérica, pese a sus problemas, nos encontraremos con una industria cabalmente estructurada para hacer frente con absoluta tranquilidad a la competencia europea.»



Le va a quedar, sin embargo, a este Gobierno una espina clavada, la de Enasa, donde todos los caminos que se han ido abriendo para integrarla dentro de una estrategia internacional no se han consumado. Majó recuerda el fracaso del acuerdo con International Harvester y la fallida colaboración con General Motors cuando esta marca distrajo su atención con otros bocados más apetitosos (léase British Leyland). «De momento —comenta Majó—, Toyota no ha dicho que no, ni se ha cerrado ninguna puerta. Pero lo que está claro es que con Enasa hay que plantearse las cosas a muy largo plazo.»

Preocupación principal del titular de Industria ha sido la parte tecnológica de la nueva imagen del sector del automóvil. Según comenta a esta revista, en los acuerdos suscritos con las maras, «las subvenciones no van a la inversión



HENRY Ford me confirmó en enero que no cuajaban las negociaciones con Fiat»

de forma directa, sino a la parte dedicada a la tecnología. Se han establecido unos requisitos para que los equipos automáticos, electrónicos, de robótica y sus sistemas sean de origen nacional, lo que supone un apoyo importante a nuestra producción. Esto en cuanto a tecnología de proceso. Respecto a la tecnología de producto, y en grado diverso, porque cada acuerdo es distinto, se ha incluido también la necesidad de que una parte del proceso de desarrollo de los nuevos productos se haga en España. En el caso de VW se fabricarán vehículos con marca Seat, desarrollados por Seat en su centro de Martorell. El nuevo modelo de Ford, por ejemplo, no se va a desarrollar lógicamente en Valencia, pero todo el proceso de puesta en fabricación de ese modelo, toda la tecnología de desarrollo, se hará aquí. Hemos insistido mucho en este aspecto porque nos interesa atraer cada vez

más tecnología a las plantas instaladas en nuestro país.»

Para este ingeniero industrial de cuarenta y seis años, que buscará el acta de diputado en las ya próximas elecciones generales, el futuro es muy claro. «España se ha convertido ya en un constructor especializado y nuestro proceso autóctono ha generado unas estructuras técnicas que, apoyadas por la capacidad de la industria de componentes y de suministros, ofrece buenas posibilidades de desarrollo. Y con esas posibilidades se cerrará un ciclo histórico que se inició como en otros muchos países, por una sustitución de importaciones, y podrá ser culminado con otro de consolidación de exportaciones, lo que puede considerarse como excepcional.»

Raúl R. Sáez

LAS REBAJAS DEL MINISTRO

Si un ministro de un Gobierno español va a pasar a la historia no por su popularidad, sino por la adopción por dos veces de una decisión insólita hasta hace poco por estos pagos, ése es Joan Majó. No en vano, bajo su corto mandato al frente del Ministerio de Industria y Energía ha reajustado a la baja en dos ocasiones el precio de los combustibles, y más concretamente de la gasolina.

Una pregunta obligada era ésa: ¿qué va a pasar con la gasolina? Para Majó, «lo lógico es que entremos ahora en una etapa de estabilidad. Cuando retocamos por segunda vez los precios de venta, nuestros cálculos para el año actual eran de un precio medio de adquisición del crudo de

dieciocho dólares el barril. Efectivamente, ahora se está pagando por el crudo en el mercado "spot" de doce a catorce dólares. Pero hay que tener en cuenta que nuestras compras en el mercado libre son pequeñas y que en la factura petrolera se están cobrando ahora cifras superiores a los dieciocho dólares. Es evidente que en muchos contratos se intenta más asegurar el suministro que verse abocados a fluctuaciones bruscas.»

Para Majó, «si el crudo mantiene a final de año un precio medio de quince dólares, lo que entra dentro de nuestras previsiones, no encontramos ninguna razón para un nuevo retoque. Además, no pensamos que se vaya a registrar una caída espectacular

en los mercados internacionales porque ya hemos tocado fondo. Desde el punto de vista financiero hay demasiados países productores que no pueden soportar el precio actual, y se están dando casos de impago de la deuda externa. Y desde la esfera económica, en este momento, y en términos reales, un barril de crudo a doce dólares es más barato que en el año mil novecientos setenta. No es lógico este precio en términos económicos internacionales. Esta situación puede durar todo este año, pero no es de futuro y no sirve para hacer planteamientos estratégicos. De ahí que pensemos en una estabilidad a corto plazo y de no tocar ningún precio hasta que el mercado se serene.»

ESTA SEMANA

«HABITAT» RODANTE

La elaboración y difusión generalizada, especialmente al adquirir un vehículo, de normas y recomendaciones relativas a las condiciones psicológicas y fisiológicas, y a todo aquello que haga posible un más adecuado *roll* de las personas como usuarios, conductores o pasajeros de los automóviles, es la principal conclusión del seminario «Un coche para vivir» que, organizado por Fundes con el patrocinio de Seat, se ha celebrado la pasada semana en Madrid y del que ya adelantó MOTOR 16 (ver núm. 133) las principales ponencias.

En la clausura —en la que intervi-

no también el presidente de la CEOE, José María Cuevas—, el máximo responsable de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, anunció su intención de seguir apoyando estudios e investigaciones que permitan mejorar el automóvil en su concepto más amplio, y «la próxima inclusión en nuestros coches de un manual en el que se recogerán las ideas y consejos desarrollados a partir de este seminario».

De las conclusiones elaboradas por psicólogos y sociólogos, que fueron presentadas por el profesor Julián Marías, destacan las siguientes:

- Los periodos de tiempo cada vez más largos que se pasan en el interior de un automóvil exigen adecuar este

tercer «habitat», o prolongación del hogar y del lugar de trabajo, habilitándolo de forma que sea posible su utilización como tiempo de ocio o de trabajo.

- Sin olvidar el perfeccionamiento técnico de los vehículos, hay que dedicar especial atención al usuario, a la carrera y a las normas de tráfico, de forma que se eviten algunos de los efectos negativos que está teniendo la masificación del automóvil.

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

Durante dos días, psicólogos y sociólogos han analizado en Madrid el rol de las personas como usuarios del automóvil, en un seminario denominado «Un coche para vivir».



¡Cabalgar en Suzuki!... una tentación irresistible, una sensación inolvidable.

PODER, PLACER...





Sr. Porrón, Jefe de Mantenimiento de COTUP - Pamplona, opina sobre ZF Ecomat.

“Seguridad y mantenimiento son importantes ventajas de la Ecomat de ZF”

“Después de probar otras cajas de cambios automáticas, pudimos comprobar que la 4 HP 500 Ecomat de ZF era la que más nos convenía, ya que al tener cuatro marchas hacia delante, el salto entre ellas es mínimo y los cambios muy suaves”. Estas son las palabras del Sr. Porrón, Jefe de Mantenimiento de la Empresa de Transportes COTUP de Pamplona.

¿Qué otras ventajas mencionaría de la caja ZF Ecomat?

“Muchas. La del retardador hidráulico, por ejemplo, eso de que sea independiente del convertidor de par, hace que podamos fre-

nar los autobuses hasta la velocidad de un peatón. Además con este retardador, los frenos no se sobrecalientan nunca. Como no hay tirones, se va mucho mejor y los conductores sólo se preocupan de los pasajeros y del tráfico”.

¿Qué más nos podría decir sobre la caja ZF Ecomat?

“En nuestro caso, después de 92.000 Kms. no hemos tenido todavía que cambiar los forros de freno... Desde que tenemos la Ecomat en los autobuses, no hemos hecho ninguna intervención, salvo el cambio de aceite, claro... y de cualquier forma, si

surge algún problema, sabemos que ZF tiene una buena Asistencia Técnica”.

Para más información contacte: ZF ESPAÑA, S.A., Avenida Fuentemar, 9. Coslada, (Madrid) Tel.: (91) 671 54 50 / 54 / 58 Telex: 43076 ZF E



Más de 800 vehículos con la ZF Ecomat HP 500 ruedan por España.

Mercado

ECOS
DE LA
SEMANA



SEGUNDA MANO FORD GRANADA Y TAUNUS

La aparición de los Ford Scorpio y, con bastante anterioridad, el Ford Sierra, han envejecido muy prematuramente a las tradicionales berlinas de tipo medio y alto de Ford en Europa: los añorados (para aún muchos usuarios) Taunus y Granada, que constituyen unos buenos coches de segunda mano.

Y son buenos coches de segunda mano, tanto para los vendedores, quienes obtienen un alto valor, como para los profesionales, que no tienen mucho tiempo en sus locales detenidos estos coches, ya que les dan salida con enorme prontitud.

La escasa depreciación que tienen tanto unos como otros Ford obedece a una buena calidad (sobre todo en los Granada) y, sobre todo, por el hecho de que la gran mayoría de estos coches han estado cuidados con esmero.

Entre los Taunus se aprecian los equipados con motor de 2.000 centímetros cúbicos, sobre todo con equipamiento Ghia, siendo en esta misma cilindrada los GL y GLS menos valorados. Las versiones 1600 y sobre todo los Diesel, ya son considerablemente menos interesantes. Los precios oscilan entre las 850.000 y las 900.000 pesetas para los 2 litros, mientras que los 1600 y Diesel no suelen llegar a las 750.000 pesetas, dependiendo del año de matriculación y del equipamiento.

Los Granada más cotizados son los 2,8i de cinco velocidades. Los 2.8 de carburadores, con un consumo apreciable, tienen incluso menos valor que los 2.3. Entre los diesel, los que llevan el motor de 2,5 valen bastante más que los de motor 2.300, pero en todo caso sufren una depreciación más importante que los que usan motor de gasolina y, sobre todo, que los de gasolina e inyección. Los precios máximos, para modelos de los años 82/83, superan el millón y medio, sin llegar a 1.750.000. Los precios máximos para versiones con aire acondicionado y tope de equipo alcanzan los dos millones para los coches del año 83 y 84.

Las buenas ventas del Scorpio han incrementado las disponibilidades de los Granada, ya que son bastantes los clientes que han pasado de uno a otro, siempre manteniéndose en la marca Ford.

Damos a continuación algunas ofertas concretas, que pueden servir de guía de lo que se valoran estos coches en el mercado de segunda mano:

- *** Granada 2.8i Ghia año 85, 2.500.000 pesetas (Equimóvil, Madrid).
- *** Granada Diesel año 83, aire acondicionado, 1.400.000 pesetas (Yauto, Oviedo).
- *** Taunus 2.0 año 82, 675.000 pesetas (Yauto, Oviedo).



COMO suele ocurrir en primavera, se anuncian ya inminentes subidas de precios. En esta semana, se han confirmado las primeras, que ofrecemos a continuación y que aparecen ya reflejadas en las habituales listas de precios que publicamos semanalmente:

Austin Rover ha subido entre un 2 y un 3 por 100 los precios de los Metro, Montego, Rover 216 y Range Rover. Aparecen versiones nuevas, como el Metro Mayfair y Range Rover Vogue EFi. Por cierto, que estos vehículos, cuyo precio supera los 3.000.000 de pesetas antes de impuestos, están sujetos a un IVA del 33 por

100, cuando la mayoría de los todo terreno tributan el 12 por 100.

Opel ha modificado también los precios de los Kadett tres volúmenes (4 puertas) fabricados en España. General Motors se aprovecha de la extraordinaria acogida de este modelo en su primer mes de comercialización y sube sus precios en un 3,3 por 100, si bien mantienen el precio de los pedidos efectuados antes de la subida.

Ford pone en el mercado nuevas versiones de los cabriolet del Escort y del Orion, ahora disponible en versión 1600 inyección, la misma mecánica conocida en los XR3. Por cierto, que el Escort XR3 sube ligeramente sus precios.

PRECIOS

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-80*	79,6	8	—	219.800
CS-125	124	12	—	226.485
XL-200 R	196	18	—	398.900
XL-200 Pro-D	196	18	—	409.000
VF-1000 R*	998	130	253	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	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

JAWA

350	343,5	33	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 350*	353	57	178	548.800
KZ 500 S	503	56	—	738.850
KLA 800 E	584	45	—	833.750
GPZ 800 R	802	76	—	838.750
GPZ 900 R	908	115	—	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,8	31,5	—	405.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	—	409.500
GS-250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	45	—	454.000
GS 350	350	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	46	—	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	—	158.800
200 Lince	198	9,7	—	187.850
200 Electr.	186	9,7	—	189.520

LAVERDA

1000 RGS	981	54	—	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,8	—	—	287.200
DG 7 212	212	—	—	296.800
DG 3 R	—	—	—	340.000
CRESTA	348,8	—	—	340.000
DG 11 4 Tiempo	348,8	—	—	389.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	266.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	288.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	248,3	—	119	245.500
Enduro 380 H7	348,6	—	130	367.580
Impala 125	124,9	10	100	228.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	123,5	12	—	288.000
250 2 C	238,5	25	138	338.000
350 R-2	344,1	39	180	585.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	266.000
----------	-----	----	-----	---------

PUCH

X-10	48,8	—	—	78.400
Mani	48,8	—	—	96.400
Mani PA	48,8	—	—	100.900
Mani Po Negro	48,8	—	—	102.400
Mozza L	48,8	—	—	130.400
Lido Varie	73	6,5	—	208.000
74 M-82 PD	71,8	8,8	—	238.316

RIEJU

Strada	74	8,5	—	183.000
Marathon MR-80	75	14	—	284.500
Marathon Enduro	91	20	—	307.000
Marathon Cross	91	20	—	301.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	635.000
GSX 650 ES*	549	56	183	888.000
GSX 750 ES*	747	84	215	1.045.000
GSX 750 H*	748	105	230	1.350.000

VESPA

Vale	49,7	—	—	85.120
Vespino	49,7	—	—	99.456
Vespino ALX	49,7	—	—	108.864
Pk 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
Pk 75 S Elect.	74,0	4,4	80	178.760
Pk 75 S Elect.	74,0	4,4	80	187.040
125 NC	121,1	6,6	100	158.105
Pk 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
Pk 125 S Elect.	121,1	6,6	100	198.000
Mk 150	149,5	8,2	100	218.849
200 DR	197,9	10,8	110	243.390
Mk 200	197,9	10,2	110	242.290

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	59	180	538.000
XS 400	399	45,5	175	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 800*	881	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.087	125	243	1.537.315



A FONDO

AUDI 100 CD AVANT LUJO A LO GRANDE



VIRTUDES DEFECTOS

- Confort y suavidad de funcionamiento
- Consumo razonable
- Dirección suave y precisa
- Balaneo de la carrocería
- Rebotes del eje trasero
- Ausencia de limpiacristal trasero

NORMALMENTE, cuando alguien se plantea la compra de un coche familiar busca, ante todo, un vehículo amplio, supeditando un poco el resto de las características. En el caso del Audi no hay necesidad de sacrificar ningún aspecto del vehículo, por el hecho de tratarse de un coche familiar. Dejando a

un lado el tema de la estética, el coche mantiene las características de la berlina. Se trata de un coche que no puede negar su clara procedencia germana, pues todo está pensado para circular por las amplias autopistas de aquel país. No obstante, se defiende bastante bien en nuestras carreteras y, cuestio-

nes de precio aparte, resulta un familiar muy completo y, sobre todo, muy cómodo. Estéticamente resulta homogéneo, al mantener unas líneas redondeadas y, en definitiva, tener una apariencia discreta, sin ese aire de furgoneta que caracteriza a muchos coches familiares. Dentro, la ganancia respecto de la

NOTICIAS DE EMPRESA

KADETT: DISEÑO PREMIADO

EL equipo de diseño de Opel ha recibido el premio de Diseño 1986 por las versiones del Kadett GSi dos puertas y del GLS Sedán cuatro puertas. Estos premios los otorga anualmente el Centro de Diseño



de Stuttgart, que valora, además de la estética del diseño de un producto, su valor funcional, y para los siete miembros del jurado «el Opel Kadett representa una afortunada combinación de avanzado diseño de la carrocería con una gran funcionalidad».



VENCEDORA REAL

EL jinete olímpico Luis Astolfi ha sido el ganador del Gran Premio Volvo de hípica, en el que la Infanta Elena fue la primera amazona clasificada. A esta prueba, que se celebró en el Club

de Campo de Madrid, acudieron todos los jinetes españoles, ya que era clasificatoria para el equipo español, que próximamente participará en el Concurso Internacional de Roma.

AVENTURA A LA CARTA

AROTECOS, S. A., y el Rallye Club Costa

de Azahar han puesto en marcha dos pruebas aventura para los amantes del todo terreno. La expedición safari Spain Africa, prevista del 5 al 19 de julio, saldrá

desde Barcelona, cruzando España por caminos y pistas hasta Almería, donde embarcará hacia Melilla, para, desde allí, cruzar Marruecos y llegar hasta el Sahara. Por su parte, Transpaña 86 —del 28 al 30 de agosto— es un rallye de 1.400 kilómetros, con sólo un 5 por 100 del recorrido por carretera asfaltada.

BUJIAS DIESEL

CHAMPION ha lanzado al mercado sus nuevas bujías incandescentes Champión Diesel Plus+, especialmente estudiadas para un mayor rendimiento de los vehículos diesel. Esta nueva gama comprende 39 potentes tipos de calentadores —de los cuales 11 cubren la mayor parte de los vehículos más vendidos en Europa— y es el resultado de un programa de investigación, en el que se han aplicado los más avanzados métodos de la tecnología diesel.

La línea del Avant mantiene las características de la berlina, pero con un ligero retoque en la parte posterior.



berlina reside, sobre todo, en la carga, ya que en lo que se refiere a pasajeros, tan sólo aparece un transportín con capacidad para dos niños en el maletero. Esta prueba la hemos realizado con la mentalidad del usuario que por necesidades familiares busca un vehículo de gran capacidad, pero que tenga, a su vez, una presencia y unas prestaciones que no desmerezcan de una berlina de lujo.

MECANICA



El motor es básicamente el mismo de los primeros Audi 100 que llegaron a España, pero la cilindrada ha pasado a 2.226 centímetros cúbicos, en lugar de los 2.144 que tenían originalmente. Gracias a este aumento se obtiene una potencia de 138 caballos, dos más que en el otro, pero lo fundamental es que ahora tiene un par mayor a un régimen más bajo. Esto, unido a unas relaciones de cambio más cortas, ha cambia-

do totalmente el carácter de este coche. La elasticidad es asombrosa y el vehículo se recupera desde velocidades muy bajas en cualquier marcha. La alimentación está encomendada a un sistema de inyección mecánica que permite obtener unos consumos realmente asombrosos, teniendo en cuenta las prestaciones y el peso del coche. El funcionamiento del conjunto motriz es en todo momento muy suave y colabora definitivamente al buen nivel de confort. En lo que se refiere a suspensiones,

el Avant monta un sistema idéntico a la berlina, independiente en las ruedas delanteras y eje rígido con barra Panhard en las traseras. Los tarados de la suspensión trasera han sido variados para permitir una mayor carga sobre el tren posterior. Este sistema resulta muy sencillo y eficaz siempre que se ruede sobre carreteras con buen firme, pero en cuanto se sale a carreteras secundarias las reacciones se vuelven bruscas.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, siendo autoventilados los delanteros. La potencia y resistencia de todo el conjunto es excelente y tan sólo hay que criticar el tacto del pedal. Aunque Seat no importa la opción ABS, se puede pedir a fábrica, pero esto retrasaría bastante la entrega del vehículo. Pero pensamos que merece la pena.

En las anteriores versiones del Audi 100 criticamos en la caja de cambio los desarrollos, excesivamente largos. Afortunadamente, en la actualidad se han acertado sensiblemente y, tanto por escalonamiento como por manejo,

FICHA TECNICA



AUDI 100 CD AVANT

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 5, en línea. Cilindrada: 2.226 c.c. (81x86,4 mm.). Cigüeñal: De 6 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 138 CV a 5.700 rpm. Par máximo: 19,2 mkg a 3.500 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8 km/h.; 2.ª, 13,6 km/h.; 3.ª, 19,8 km/h.; 4.ª, 26,9 km/h.; 5.ª, 33,7 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

DIRECCION Tipo: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente delante, eje rígido detrás.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5,5x14 pulgadas. Neumáticos: 185/70 HR 14.

PESO En orden de marcha: 1.290 kgs.

CONSUMO



	L/100 km.
CIUDAD	
A 26,6 km/h. de promedio	12,9
CARRETERA	
A 90 km/h. de crucero	7,1
En conducción rápida	13,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h. de crucero	7,8
A 140 km/h. de crucero	19,0
A 180 km/h. de crucero	13,7
CONSUMO MED. PONDERADO	
Litros/100 km.	10,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	700

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)	191,4
ACELERACION (seg.)	
400 m. salida parada	17,9
1.000 m. salida parada	32,6
De 0 a 100 km/h.	10,7
RECUPERACION (seg.)	
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	18,9
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	20,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	35,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	37,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,8
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	13,0

A FONDO

EQUIPAMIENTO



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



El 100 Avant incorpora en el 86 el alerón que montan los 200 Avant.

no deja lugar a la más mínima crítica. Por último hay que resaltar el gran esfuerzo que ha hecho la marca en mejorar todavía más sus acabados. La gama 86 del Audi 100 incorpora una carrocería totalmente galvanizada que protege contra la corrosión durante toda la vida del vehículo. Por otra parte, las labores de puesta a punto y mantenimiento del coche se han espaciado más gracias a los empujadores hidráulicos y el encendido reglado de por vida.



El motor es el cinco cilindros de siempre, que es una maravilla de suavidad.

COMPORTAMIENTO



Para analizar el comportamiento del Audi hay que tener claro que se trata de un vehículo eminentemente familiar sin ningún tipo de pretensión deportiva, pues, a pesar de las excelentes prestaciones, la suspensión está pensada para dar un máximo de confort a los pasajeros. No obstante, la buena disposición de la mecánica y las suspen-



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.

Versiónes: 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.

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

SEAT Audi VW
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.



La amplitud impera en el interior del Avant. En las plazas delanteras se mantienen las dimensiones respecto de la berlina. El cuadro es sencillo, pero de fácil lectura con los relojes fundamentales.



El transportín trasero es fácilmente escamoteable. En las plazas traseras hay multitud de posibilidades, según se abata el respaldo.



siones permiten desarrollar con este modelo una conducción muy rápida.

El factor primordial que facilita enormemente la conducción del Audi es la dirección. El sistema de asistencia no es ni muy pesado ni muy sensible, sino que está en un término medio que permite mover los casi cinco metros de coche con mucha agilidad, tanto en tráfico urbano como en las sinuosas carreteras de montaña. Por otra parte, la enorme elasticidad del motor permite rodar sin apenas tener que cambiar de marcha, y en particular en tercera se consigue partir de muy baja velocidad con gran rapidez. El motor tira desde muy pocas vueltas con mucha fuerza, pero cuando se superan las 3.200 parece que se sueltan todos los caballos como si de un motor turbo se tratase. El régimen máximo del motor se alcanza

incluso en quinta, resultando una velocidad máxima próxima a los 200 kilómetros por hora.

Por concepto, el terreno donde me-

SONORIDAD



Al ralentí	50,7
A 60 km/h.	63,4
A 90 km/h.	65,3
A 120 km/h.	69,8
A 140 km/h.	71,8
A Tope	76,7

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

jor se mueve el Audi son las autopistas. Sus amplias curvas se pueden tomar al máximo de velocidad sin ningún problema. En la entrada se nota una ligera tendencia a tirar de morro, que desaparece una vez dentro de la curva. A velocidades normales el comportamiento es totalmente neutro.

Aunque no es su elemento natural, el Audi también se defiende bastante bien en las carreteras con muchas curvas. Lo que más afecta al vehículo en estas condiciones son las irregularidades del terreno, los cuales se manifiestan en forma de reacciones bruscas del eje trasero, que asimila bastante mal los baches, repercutiendo negativamente en el confort de los pasajeros, que en estas circunstancias se verán zarandeados, a la vez que la carrocería del coche adquiere inclinaciones fuera de lo

A FONDO



El acceso al interior es bueno por cualquier parte. Las puertas abren 80 grados.

común. De todas formas, la influencia de las reacciones del eje trasero en la estabilidad del coche es mínima, al seguir éste la trayectoria marcada por las ruedas delanteras fielmente. Además, no se registran pérdidas de tracción.

En carretera normal se pueden mantener medias elevadas, pues las recuperaciones y aceleraciones permiten realizar adelantamientos con gran seguridad sin ningún problema.

La posición de conducción es buena y los mandos quedan bien al alcance de la mano del conductor. En definitiva, el Audi 100 Avant es un coche con el que se pueden mantener velocidades

crucero del orden de los 180 kilómetros por hora en autopistas sin ningún tipo de problema para un conductor medio.

CARROCERIA



Este es el apartado que más destaca del Avant, ya que, a pesar de tratarse de un coche familiar, no tiene el aspecto mastodóntico de algunos familiares

a los que estamos acostumbrados. La gran cantidad de superficies acristaladas hacen que la línea lateral del vehículo sea muy liviana. El morro mantiene el mismo aspecto de la berlina y, en general, todo el vehículo tiene unas líneas muy similares.

En el interior también se mantiene el mismo estilo, aunque, con el afán de hacer el habitáculo más acogedor, en la gama 86 se han adoptado tapicerías y moquetas de colores más claros, dejando a un lado los negros, que imperaban en toda la gama Audi. El resultado es bueno, puesto que ahora el interior es más luminoso y atractivo. En las

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. Indefensible. Seguro. Disfrute el placer del confort: Volante ajustable a su medida. Luces

regulables desde el interior. Elevallas eléctrica. 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.

Versiónes: 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 VW
Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.



Por delante, similitud total con la berlina
Por detrás se trata de un modelo nuevo, pero con el aire de familia

plazas delanteras todo se mantiene igual. Los asientos son buenos, al tener sin ser duros, un buen grado de firmeza. Tan sólo sería aconsejable la adopción de algún sistema de regulación del apoyo lumbar. El asiento del conductor es regulable en altura y desde él se domina perfectamente los extremos del coche. Tan sólo en las maniobras de aparcamiento el morro queda un poco oculto, pero en general no plantea problemas. El cuadro de instrumentos es bastante sencillo, con dos relojes grandes, con el cuentarrevoluciones y el velocímetro, y otros dos más pequeños, con el termómetro del agua y el aforador de gasolina. La instrumentación se completa con una serie de testigos luminosos. En los asientos traseros hay amplitud suficiente para acomodar a tres adultos y, por último, en el transportín que hay en el maletero se pueden acomodar dos niños de no más de ocho o nueve años, al ser la altura al techo muy pequeña. Este transportín es escamoteable, de forma que queda todo el maletero sin obstáculos y con un pequeño compartimento en el suelo. La capacidad del maletero es enorme y se puede ampliar total o parcialmente abatiendo el respaldo del asiento trasero. El acceso a la parte de carga se realiza a través del portón trasero, que tiene unas dimensiones suficientes.



Las llantas son de chapa, pero el vistoso tapacubos tiene mucha apariencia.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

A 60 km/h.	12,4
A 100 km/h.	35,4
A 120 km/h.	55,4

La climatización y aireación tiene un sistema automático de control en el que se programa la temperatura interior del habitáculo y un pequeño sensor conecta y desconecta el aire acondicionado, según aumente o disminuya la temperatura exterior. Este sistema se puede desconectar y funcionar manualmente. El aire acondicionado tiene fuerza suficiente para refrescar la totalidad del inmenso habitáculo, aunque el reparto de aire no está particularmente conseguido.

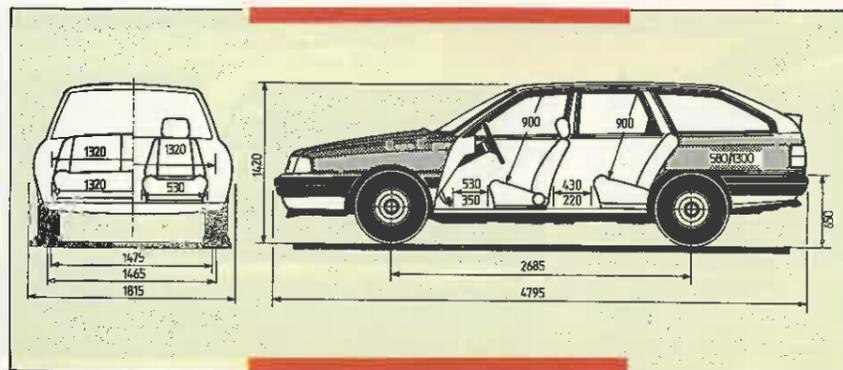
No se comprende la ausencia del limpiaviento trasero, ya que, aunque ésta está bastante inclinada, se sigue ensuciando bastante.

FRENTE A SUS RIVALES

En el mercado español no hay ningún rival directo del Audi, pues por potencia y precio ocupa un segmento que hasta la aparición del Avant estaba desierto. El único que se acerca a este concepto sería el Volvo 740 Intercooler Familiar, pero tanto por precio, 900.000 pesetas más, como por potencia, 22 caballos más, queda un escalón por encima del Audi.

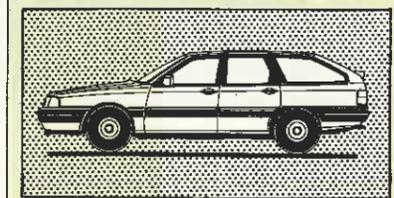
Víctor Piccione

Fotos: Ramón Rodríguez



AUDI 100 CD AVANT 4.339.531 PTAS.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción, delantera. Cilindrada: 2.226 c.c. Potencia: 138 CV a 5.700 rpm. Peso: 1.290 kg. Velocidad máxima: 191 km/h. Consumo medio ponderado: 10,6 l/100 km. Volumen del maletero: 580/1.300 dm³.



NUEVO SAAB 9000 INJECTION 16



UNA EXCEPCION MUY FAMILIAR

La gama de automóviles suecos SAAB se amplía ahora con el nuevo SAAB 9000 i 16. Un cinco puertas para la excepcional familia de vehículos con tecnología aeronáutica.

Tan amplio que el sistema americano EPA lo califica de "coche grande". Dotado de un espacio de carga extraordinariamente versátil que, con el asiento trasero totalmente abatido, le permite disponer de hasta 1.600 dm³. Una capacidad más que familiar.

Dispuesto para acoger a cinco personas y disfrutar, en familia, del más elevado nivel de confort y seguridad.

Con la potente tracción delantera del motor SAAB de 2 litros, 16 válvulas, inyección electrónica y 130 CV. DIN, que le familiarizará con velocidades de 190 Km/h., aceleraciones de 0 a 100 Km/h. en 10,5 segundos y un nivel de consumo tan reducido como inusual en vehículos de su categoría y cilindrada. Ajustado a cualquier circunstancia. Con todo tipo de gasolina, con o sin plomo, de 91 a 98 octanos.

Nuevo SAAB 9000 i 16, la excepcional familiaridad de un automóvil SAAB. Hasta en el precio.

Descúbralo en su concesionario SAAB... en familia.

FUERA DE SERIE EN EQUIPAMIENTO DE SERIE

Motor de 16 válvulas con inyección electrónica y encendido electrónico controlado por microordenador. Cuatro frenos de disco, ventilados los delanteros. Volante regulable en altura. Asientos delanteros con sistema de calefacción eléctrica. Espejos retrovisores externos con regulación eléctrica y resistencia térmica antihielo; espejo del conductor tipo gran angular. Lavafaros. Cierre centralizado de puertas. Elevalunas eléctricos. Cinturones delanteros con el anclaje superior regulable. Luces individuales de lectura y de cortesía en las puertas... y muchos más detalles, fuera de serie en otras marcas.

Deseo que me faciliten sin compromiso:

- Una prueba y demostración del nuevo SAAB 9000 i 16.
- Más amplia información sobre este modelo.

Nombre completo _____

Calle _____

Ciudad _____ C. P. _____

Teléfono contacto _____

Remitir a: PORSCHE ESPAÑA, S. A.
Att. Sr. Corpas
P.º Castellana, 141
28046 MADRID



SAAB
AUTOMOVILES SUECOS
CON
TECNOLOGIA AERONAUTICA

Importador exclusivo: PORSCHE ESPAÑA S.A. P.º de la Castellana, 141. Edificio Cuzco IV. 28046 Madrid. Tel. 459 15 61

Concesionarios: Alicante: SPORTMOTOR. Barcelona: KOTNIK e IBERCARRERA. Castellón: AUTO APARICIO. La Coruña: MERCOSA. Madrid: TURBOMOVIL y PORSCHE Y SAAB CONCESIONARIO. Málaga: TECNIAUTO. Oviedo: NOBAUTO. Palma de Mallorca: MOTOR SPRINT. Pamplona: HANSTEIN. Tarragona: ESPORTIAUTO. Valencia: AUTO ELITE. Vigo: AUTOM. BENY FERNANDEZ. Zaragoza: AUTOM. J.P.

PEUGEOT 205 LACOSTE

UN ESTILO SIN PAR



P repárate a descubrir tu nuevo estilo de coche. Su nombre, Peugeot 205 Lacoste. Toda la fuerza, la experiencia y la fiabilidad del Peugeot 205. Y además, un diseño de lo más exclusivo. Con detalles muy personales para ser el blanco de todas las miradas. Echa un vistazo al interior y disfruta de un equipo completo: ¡Hasta aire acondicionado!! Elevalunas eléctricos. Cerraduras centralizadas. Asientos tapizados en Velours y los traseros abatibles uno a uno;

por si quieres marcarte unos hoyos y que el "caddie" vaya a sus anchas. ¿Te va el espíritu deportivo?

Siente su fuerza. 83 cv. 5 velocidades. Para lanzarte a 172 Km/h., con la seguridad por delante. El 205 Lacoste derrocha potencia, sin olvidar la economía: 5,4 litros a los 100 Kms.

Si lo tuyo es un estilo sin par, prueba el Peugeot 205 Lacoste, en su versión de 3 ó 5 puertas.

Te va a convencer, a golpe de vista.

PEUGEOT 205 LACOSTE:
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT **FUERZA DINAMICA**

casel Lubricantes recomendados **Esso**

FRENTE A FRENTE

VOLKSWAGEN JETTA GT CONTRA VOLVO 360 GLE

EL DISCRETO ENCANTO DE UNA POPA



EN los años posteriores a la crisis económica del 73, se pusieron de moda las concepciones funcionales de los coches, naciendo, entre otros, los coches de maletero separado, con carácter marcadamente familiar y que hasta entonces parecían únicamente apetecidos por los mercados meridionales, con proles numerosas. El retorno a la berlina clásica, desde los «fast-back» se ha institucionalizado y hoy día ya nacen los nuevos modelos en versiones de dos o tres volúmenes. Tratemos hoy a estas páginas una prueba comparativa de dos de estos coches: el Volkswagen Jetta (un Golf con popa) y el Volvo 360 (un 340 con maletero separado).

Las versiones analizadas disponen ambas de motores de inyección y alrededor de 115 caballos, con un precio superior a los dos millones y medio de pesetas. En ambos casos ofrecen un buen equipamiento y una calidad de acabado excepcional. Se trata, pues, de coches de una concepción muy similar, aunque con marcadas diferencias, como iremos viendo.

Tras los cerca de dos mil kilómetros recorridos, se extrae una primera y concluyente apreciación: no se ajustan estos coches, con sus precios, a las necesidades de un público concreto, sino a quienes, despreciando cualquier razonamiento verificable, se inclinan por la imagen de la marca, la diferencia res-



VOLKSWAGEN JETTA
Precio en la calle:
2.643.864 ptas.

VIRTUDES

- Cambio muy adecuado.
- Maletero generoso.
- Calidad de acabado.

DEFECTOS

- Estabilidad mejorable.
- Sonoridad elevada.
- Frenos escasos.



VOLVO 360
Precio en la calle:
2.605.565 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento noble.
- Confort de suspensión.
- Consumos razonables.

DEFECTOS

- Dirección dura.
- Embrague poco progresivo.
- Cambio de tacto duro.

pecto a los demás, el atractivo diseño o cualquier otro aspecto que no admita cuantificación.

Porque quien busque capacidad interior, potencia de motor, elaboración y vanguardia técnica, cuando menos similar a la de éstos, prestaciones, consumos, o cualquier otro aspecto, encontrará en el mercado coches iguales o superiores a los dos analizados, a un precio sensiblemente inferior. Un Opel Ascona GLS 1.8i (1.850.000 pesetas), un Austin Montego 2.0i (1.995.000 pesetas) o un Alfa 75 2.0 (2.020.000 pesetas), no suponen menos coche en conjunto (en algunos aspectos concretos pueden quedar por debajo, pero en otros por encima) y sí un ahorro de más de medio millón de pesetas. La acertada política de precios de algunos im-

portadores deja sin argumentos a quienes no quieren o no pueden hacer sus productos más competitivos, con precios que en otros países europeos sí se ofrecen al público.

Nos encontramos pues con dos coches de muy buenas facturas, con unos generosos espacios interior y de maletero, de gran facilidad de conducción. Son de prestaciones aceptables, pero no excepcionales y ofrecen igualmente unos consumos razonables, pero no ajustados. Su mayor encanto radica en la exclusividad que supone su utilización y posesión, pero con diseños que no tienen más atractivo que la sobriedad, que también es concepto apetecible por una parte de usuarios. Los demás aspectos vamos a ir desvelándolos a lo largo de las páginas sucesivas.

SONORIDAD



	VW	Volvo
Al ralentí	51,9	57,1
A 60 km/h.	65,6	67,1
A 90 km/h.	68,9	72,1
A 120 km/h.	73,3	77,9
A 140 km/h.	75,7	78,6
A tope	84,1	81,2

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	VW	Volvo
A 60 km/h.	12,0	13,0
A 100 km/h.	37,0	36,6
A 120 km/h.	54,0	48,9

FICHA TÉCNICA



VOLKSWAGEN JETTA GT

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.781 c.c. (81,0 x 86,4 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica K-Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super 97 octanos. Capacidad del depósito: 55 litros. Potencia máxima: 112 CV a 5.500 rpm. Par máximo: 15,8 mkg. a 3.100 rpm.

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

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

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y macizos detrás.

SUSPENSIONES Tipo: Delantera, independiente; trasera, semiindependiente.

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

PESO En orden de marcha: 930 kg.

VOLVO 360 GLE

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.986 c.c. (88,9 x 80,0 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa. Alimentación: Inyección electrónica LE-Jetronic. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super 97 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 117 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 17,1 mkg. a 4.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,3 km/h.; 2.ª, 14,3 km/h.; 3.ª, 22,5 km/h.; 4.ª, 30,8 km/h.; 5.ª, 37,3 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,4. Diámetro de giro: 9,2 metros.

FRENOS Sistema: Discos delanteros y tambores traseros.

SUSPENSIONES Tipo: Delantera independientes, eje De Dion trasero.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 5 x 13 pulgadas. Neumáticos: 170/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 1.093 kgs.

El Jetta es el resultado de añadir un amplio maletero al acreditado Volkswagen Golf GTI



El motor del Volkswagen Jetta se monta transversalmente. La cilindrada es de sólo 1.800 centímetros cúbicos.

AL VOLANTE

MOTOR. Pese a que la denominación 360 del Volvo debería indicar que se utiliza un motor de seis cilindros, la verdad es que recurre a un motor de cuatro cilindros, igual que el Volkswagen. Ahora bien, entre uno y otro hay notables diferencias. El Volvo es un dos litros de carrera corta y el VW un 1.800 de carrera larga (el mismo que utiliza el Golf GTI). Ambos recurren a Bosch para la inyección, siendo más completa la del Volvo, de inyección intermitente con medición de caudal de aire. La del VW es de inyección continua, con retorno del carburante sobrante.

El VW recurre a una compresión notablemente alta (10:1) frente a una más modesta del Volkswagen (9,2:1), con otra diferencia fundamental: la utilización de empujadores hidráulicos en el motor VW, lo que no sólo elimina la necesidad de reglajes, sino que proporciona un correcto funcionamiento durante más kilómetros. De hecho, la conjunción de tanques hidráulicos e inyección significa en teoría unas condiciones óptimas de funcionamiento durante prolongadísimos periodos de tiempo.

La versión de tres volúmenes del Volvo constituye una berlina de alto precio y atractivo medio



TRANSMISION. Frente a lo que suele ser habitual en los coches alemanes de vocación familiar, el Jetta no recurre a los larguísimos desarrollos e incluso a las cajas de marchas de 4+E, que tan aberrantes resultan en nuestro país, con su tráfico y sus condiciones. Con unos saltos entre marchas bastante bien escalonados y una 5.ª marcha de 32,5 kilómetros por hora a 1.000 rpm., el VW más parece un coche italiano que alemán. Hasta el punto que la velocidad máxima se obtiene en 5.ª a 5.600 rpm., justo por encima del régimen de potencia máxima, como debe ser. En el Volvo nos encontramos con unos desarrollos algo más largos (37,3 km/h. en 5.ª), pero todavía razonables para los 117 caballos con que cuenta el motor. Las cifras de recuperación (mejores en el VW) y de aceleraciones (mejores para el Volvo) están a la altura de las circunstancias.

En el Volkswagen la recuperación en 5.ª es sorprendente y admite rodar muy deprisa, efectuando con seguridad adelantamientos en la última de las marchas. En uno y otro caso, la precisión del cambio es notable, imponiéndose el Jetta, con la proverbial calidad de las cajas de la marca.

FRENOS. Con cuatro discos y los delanteros ventilados, la verdad es que esperábamos mucho más del Jetta, que no ofrece nada de particular ni en distancia de frenado ni en tacto de pedal. Hasta el punto de ser superado por el Volvo, que se ha olvidado de las pastillas sin amianto, algo menos eficaces.

DIRECCION. Con dos millones y medio (algo más) de pesetas de precio, tanto uno como otro coche podían ofrecer servodirección. En el Jetta, la dureza sólo se aprecia aparcando. En el Volvo, la dirección es uno de sus puntos más criticables. Han logrado lo que parecía imposible: una dirección lenta y dura, cuando la mayoría de los fabricantes se devanan los sesos para separar ambos conceptos.

COMPORTAMIENTO. Hoy otra diferencia básica entre ambos coches: mientras que el Jetta es un tracción delantera, en el Volvo las ruedas que empujan son las traseras, constituyendo uno de los pocos ejemplos de propulsión que quedan en esta categoría. Unido a un eje De Dion, que proporciona una absoluta verticalidad de las ruedas en cualquier circunstancia, el Volvo se tiene muy bien, con una pequeña tendencia a irse de zaga en las situaciones límite. En cuanto al Jetta, todo parece indicar que se aguantaría tan excepcionalmente bien como su hermano el Golf; sin embargo, en la unidad probada encontramos unas irregularidades del tren delantero que comprometían la estabilidad.

Así, el VW clava el morro de forma importante, modificando el radio de giro según el apoyo e incluso el lado a que se gire. Esto se traduce en una gran dificultad para tomar limpiamente las curvas, que hay que tomar con continuos golpes de volante y siempre bajo la sensación de que el coche no se agarra bien. Sobre mojado, la sensación se agudiza. Es, además, muy sensible al viento lateral. En definitiva, no es un coche de comportamiento noble, exigiendo mayor prudencia y atención



En el Volvo el motor se ubica longitudinalmente. Se trata de un cuatro cilindros de carrera corta con dos litros de cilindrada.

de lo que es habitual en los tracciones delanteras de similares potencias.

PRESTACIONES. Con una velocidad punta superior a los 180 kilómetros por hora, puede hablarse de prestaciones dignas. Como quiera que los desarrollos en el VW son cortos, esta velocidad no se supera en las cuetas abajo o en condiciones favorables, que en el caso del Volvo permiten ver el marcador rozando los 200 kilómetros por hora. En cuanto a aceleraciones y recuperaciones, ambos bien, sin más.

PRESTACIONES



	VW	Volvo
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	181,5	181,6
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	17,3	18,5
1.000 m. salida parada	32,2	31,5
De 0 a 100 km/h.	11,5	10,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	17,5	21,8
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	19,4	24,7
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	32,8	40,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	36,2	44,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	8,1	13,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	11,6	17,7

CONSUMO



	VW	Volvo
	Litros/100 km.	
CIUDAD		
A 24,1 km/h. de promedio	10,2	12,6
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	7,4	6,8
En conducción rápida	12,1	10,4
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	9,0	8,6
A 140 km/h. de cruceo	11,6	10,7
CONSUMO MEDIO		
Litros/100 km.	9,2	10,5
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	545	490

Un coche como el suyo necesita un seguro como éste.

El VIP CAR de WINTERTHUR es una nueva modalidad de seguro, pensado exclusivamente para personas como usted. Y para coches como el suyo. Porque el VIP CAR de WINTERTHUR tiene ventajas que no tiene ningún otro seguro.

Si le roban el coche, le pagamos el 100% de su valor.

Con un seguro cualquiera, en caso de robo, usted perdería el 20% del valor de su coche. Con VIP CAR de WINTERTHUR usted percibe el importe íntegro del valor de su vehículo.



Si pierde el coche en un accidente, le abonaremos todo como nuevo, incluso el equipaje.

En caso de siniestro total, VIP CAR de WINTERTHUR valora su coche como uno nuevo durante los tres primeros años y, hasta el quinto le ofrece más que ningún otro seguro. No se conforme con menos, VIP CAR de WINTERTHUR valora incluso la pérdida de sus efectos personales.



Durante la reparación le prestamos, gratis, un coche igual al suyo.

Con un seguro cualquiera, usted tendría que desplazarse en autobús, o en taxi, mientras reparan su vehículo. Con VIP CAR de WINTERTHUR usted dispone gratuitamente de un coche igual al suyo mientras dure la reparación, en caso de que ésta supere los diez días. Porque entendemos que una persona como usted, necesita un coche como el suyo.



Le adelantamos el dinero de la reparación de su vehículo.

Con un seguro a terceros cualquiera, en caso de accidente, usted paga y luego reclama. VIP CAR de WINTERTHUR valorará su coche gratis, efectuará la reclamación por usted y le adelantará el dinero de la reparación. Evítense molestias, tiempo y dinero.



Cuando viaje nos haremos cargo de usted y de toda su familia.

Basta con una llamada telefónica y VIP CAR de WINTERTHUR se hará cargo, incluso en el extranjero, del transporte sanitario, gastos de

hospitalización, regreso anticipado, robo de equipaje... y demás imprevistos.

Con VIP CAR de WINTERTHUR no se quedará tirado en la carretera, esté donde esté.



Y muchas ventajas más que usted nunca encontraría en ningún otro seguro.

Venga a conocerlas o consulte a su Agente o Corredor de seguros.

VIP CAR de WINTERTHUR, por muy poco más, un seguro fuera de lo común.

Nombre

Calle D. Postal

Población Provincia

Modelo de coche

WINTERTHUR, Servicio de Información
Apto. de Correos 622 de Barcelona.
Apto. de Correos 51029 de Madrid.

Envíenos el cupón sin compromiso alguno, estaremos encantados de remitirle toda la información.

winterthur
seguros

VIP CAR

FRENTE A FRENTE



Una vez más, la técnica de la fotocopia ha vuelto a utilizarse para el diseño del Jetta. No hay forma humana de diferenciar los distintos Volkswagen, todos negros y aburridos.

Por el contrario, el Volvo, sin llegar a ser un prodigio de imaginación, ofrece al menos un atractivo que sistemáticamente rechazan sus rivales germánicos



Interiores

HABITABILIDAD. Con 4,32 (Jetta) y 4,42 (Volvo) metros de longitud, cualquier departamento de diseño no encuentra demasiadas dificultades para ofrecer cotas de habitabilidad razonables en esta categoría, que normalmente se define como «4 metros».



Los asientos del Jetta son duros pero confortables en largos desplazamientos

EQUIPAMIENTO

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

Tienen ambos, pues, 30 y 40 centímetros más de longitud de lo que es habitual. Aunque estos centímetros de más se emplean casi exclusivamente en el maletero, las cotas interiores son razonablemente amplias. Curiosamente, es el Jetta, el más corto, quien ofrece más espacio para conductor y pasajeros, gracias sobre todo a una distancia entre ejes mayor y un me-



Muy corta la banqueta de los asientos del Volvo

FRENTE A FRENTE

nor voladizo. Los 390 litros del Jetta le sitúan en cabeza de la categoría.

PUESTO DE CONDUCCION. Hacia tiempo que no veíamos un coche alemán con los asientos a la altura razonable para los 1,74 que nos marcamos. Nada que reprochar al Volvo en este aspecto. Es el sueco, sin embargo, corto de banqueta, mientras que el Jetta se nos queda algo duro de asiento, sin que a la vez resulte del todo confortable. Por el contrario, el Volvo nos parece demasiado blando, lo que es confortable en los primeros momentos, pero fatigoso en desplazamientos largos.

EQUIPAMIENTO. Aunque ambos están bastante bien equipados, en este apartado la ventaja es clara para el Jetta, que sobre el 360 ofrece no sólo aire acondicionado, sino un excelente ordenador de a bordo, con la precisión característica de la instrumentación VDO, tan habitual entre los alemanes. Llantas de aleación son el único elemento extra que es común



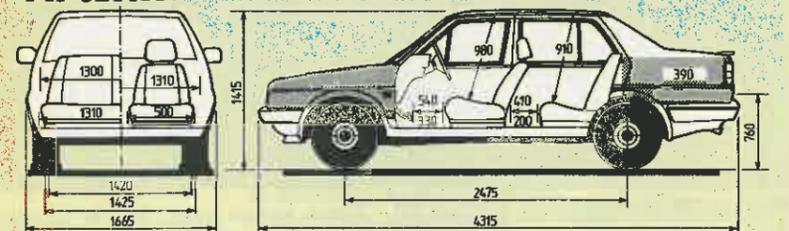
Si lo que se busca es seguridad, los pilotos deben ir lo más alto posible (como en el Jetta)

a ambos modelos. En el VW los elevalunas eléctricos se ofrecen en las cuatro ventanas y en ambos el cierre centralizado es de serie. El VW no tienen cerradura en el tapón de gasolina, con un ingenioso diseño que permite el dejarlo sobre la trampilla cuando se reposta.

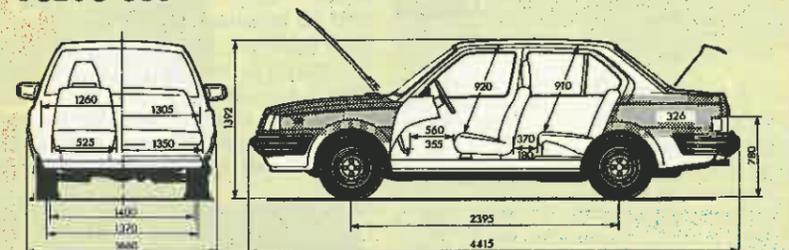
TERMINACION. Cualquiera de los dos coches ofrece una calidad de terminación irreprochable. Los distintos elementos que componen la mecánica o la carrocería son irreprochables. Esos pequeños elementos de guarnicionado o embellecedores, que con tanta facilidad se sueltan en otras marcas, en el Jetta o el 360 parecen sólidamente fijados y parece que durante mucho tiempo.

No hay ruidos ni vibraciones que hagan sospechar malos ajustes o mediocre calidad. Las puertas y ventanas ajustan correctamente. Si hay que poner algún «pero», mencionar el pedal del acelerador del Volvo, absolutamente liso, lo que propicia los resbalamientos. José María Cernuda

VW JETTA



VOLVO 360



BALANCE FINAL

	VW	Volvo
Velocidad máxima	1.0 ****	1.0 ****
Aceleraciones	1.0 ****	1.0 ****
Recuperaciones	1.0 ****	2.0 ****
Consumo	1.0 ****	1.0 ****
Transmisión	1.0 ****	2.0 ****
Caja de cambio	2.0 ****	1.0 ****
Frenos	1.0 ****	2.0 ****
Dirección	1.0 ****	2.0 ****
Comportamiento	2.0 ****	1.0 ****
Aptitudes urbanas	1.0 ****	1.0 ****
Autonomía	1.0 ****	2.0 ****
Habitabilidad	1.0 ****	2.0 ****
Maletero	1.0 ****	2.0 ****
Confort	2.0 ****	1.0 ****
Posición conductor	1.0 ****	1.0 ****
Sonoridad	1.0 ****	2.0 ****
Equipamiento	1.0 ****	2.0 ****
Calidad-precio	1.0 ****	2.0 ****

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

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

CONCURSO

DONDE ESTA EL MEJOR



INSOLIDARIDAD, falta de colaboración, denegación de ayuda. La carretera se está convirtiendo cada vez más en un escenario de intereses encontrados, en el que cada uno va a lo suyo. Por eso IVECO, la división de vehículos pesados del grupo Fiat, quiere buscar en España al mejor camionero, a aquel profesional del volante que se distinga por su apoyo a los demás. En colaboración con MOTOR16, IVECO ha organizado una campaña en la que pueden participar todos aquellos que en las carreteras españolas hayan sido protagonistas o testigos de un acto de solidaridad y que serán posteriormente recompensados.

Para participar en esta campaña pueden escribir a MOTOR16 familiares, amigos o cualquier automovilista sobre hechos solidarios del que hayan tenido conocimiento, facilitando el nombre —y a ser posible una ilustración gráfica— del camionero protagonista. Cada quince días se publicará en esta revista una de las cartas elegida por un jurado enterado del tema. Finalizado 1986, el mismo jurado, que estará integrado por representantes de la Administración y expertos del sector, concederá el trofeo al mejor camionero, con un premio que consiste en un Fiat Uno Fire. Todas las cartas premiadas que aparezcan publicadas participarán también en el sorteo de un reloj digital.

Las cartas, que pueden ser remitidas desde este momento, deben dirigirse a MOTOR16, calle Hermanos García Noblejas, núm. 41, 28037 Madrid, indicando en el sobre «Para el mejor camionero»

en forma de víctimas que cada día se registran en la CEE y las fórmulas más idóneas para atajarlas. Hay que tener en cuenta que cada año los accidentes de carretera en la Comunidad se cobran la tremenda cifra de 50.000 vidas y causan heridas a un millón y medio de personas.

La coordinación de las autoridades de los «doce» en distintas materias (inspección técnica, test de alcoholemia, uso del cinturón de seguridad, limitaciones uniformes de velocidad) va a recibir en este año un considerable impulso

EL AÑO DE LA SEGURIDAD VIAL

La mayoría de los conductores de vehículos no se comportan, en ningún momento, con auténtica solidaridad social y están convencidos de que «ellos» conducen bien y que son «los otros» los que lo hacen mal. Las normas de circulación son aceptadas por muy pocos y, siempre bajo el punto de vista particular, el culpable de todos los males circulatorios es la Administración, tanto nacional como local. En general no hay ningún conductor que considere que él hace las cosas mal hechas, por lo que no existe un sentimiento conjunto en cuanto a una mala circulación. Este es el resumen que hace tan sólo un par de años se deducía de un estudio sociológico elaborado por el Gabinete de Estudios Aplicados, por encargo del Ayuntamiento de Barcelona, estudio que se hacía extrapolable al resto de los conductores de este país.

La inseguridad crece día a día y no sólo en España, sino en toda Europa, donde hasta hace poco los foros supranacionales no se detenían a analizar el tema. Sin embargo, esta creciente preocupación se refleja ahora en los países comunitarios en la institución para 1986 del Año Europeo de la Seguridad Vial, un intento de los distintos responsables del transporte de los países miembros de llamar la atención sobre la sangría



como único medio para atajar un problema muy grave, en el que no hay fronteras que valgan.

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

Restaurante espectáculo



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



IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

DESCONOCIDO RENAULT

SOY un asiduo lector que se dirige a ustedes con el fin de que le informen sobre el Renault Espace. ¿Dónde podría comprarlo? ¿Qué versiones hay? ¿Cuáles son sus precios? Les agradecería me informasen sobre estos extremos, ya que he preguntado en el concesionario Renault de Segovia y desconocen la existencia de este coche.

Miguel A. Rodríguez
Villacastín (Segovia)

Respuesta.—El Renault Espace, aparecido hace ya dos años, es un vehículo híbrido entre turismo y furgoneta, con un notable éxito comercial en toda Europa. Por eso, y aunque no se hayan importado unidades en España, es sorprendente que lo desconozcan en Segovia, donde sin duda han tenido que ver alguno, pues son muchos turistas que visitan la ciudad.

ción... si el precio a que resulta le interesase. De todos modos, según nuestras noticias, FASA Renault importará unas pocas unidades en fecha próxima.

CALVIÑO: A LA CUNETA

NOS dirigimos a su revista por la confianza que nos merece MOTOR16 y la esperanza de que nos permita expresar sentimientos y opiniones surgidos en torno al GP de España en Jerez, porque estamos seguros que muchos españoles se sentirán partícipes de los mismos.

Primero que nada, les mandamos fuertes aplausos por la revista, y en especial por el número 129. Han demostrado entender la importancia de un acontecimiento de tal magnitud. También quisiéramos felicitar a todas las personas involucradas en la creación del magnífico circuito de Jerez, así como de la realización y organización del GP, un fuerte ¡olé! por ellos.

Respecto a la TVE, volvemos a estar como siempre, muy mal. Es indignante, escandalosa y demencial la forma de tratar al telespectador aficionado al motor, que tiene esa casa llamada TVE. Lo único que se podría salvar es el trabajo de los realizadores de la retransmisión de la carrera, aunque hubo momentos en que mucha gente debió pensar que corría un solo coche, el de cabeza de carrera, el cual llegaba a ocupar toda la pantalla. Pero, es mal menor, fácil de corregir.

Pero el peor mal de todos fue la nefasta, intolerable y antiprofesional locución de la carrera por parte de cuatro señores que se llaman profesionales y que dicen saber del tema. Hubo de todo, desde los constantes y machacantes «pequeños repasos a la clasificación» (los cuales fueron erróneos con una frecuencia escandalosa), pasando por comentarios inexactos y muchas veces erróneos (el hablar por hablar sin saber qué decir y a veces ni lo que dicen, el no saber hablar simplemente por un micrófono o traduc-

Agenda

Del 13 al 19 de mayo

TELEVISION

● El programa Estudio estadio, conectará el domingo 13 con el circuito de Monza, Italia, para ofrecer las carreras del Campeonato del Mundo de Motociclismo. También conectará con el circuito del Jarama para retransmitir la prueba del Campeonato de España de Producción. A partir de las 15 horas, por la Segunda Cadena, televisión continuará la retransmisión del Gran Premio de Italia de Motociclismo.

AUTOMOVILISMO

● El domingo 18 de mayo, en el circuito del Jarama, se iniciará, a las 12,45 de la mañana, la prueba de turismo puntuable para el Campeonato de España de Producción. A las 13,45 tendrá lugar una carrera de Fórmula Ford.

MOTOCICLISMO

● En el circuito de Calafat y organizado por la Peña Motorista Barcelona se correrán las pruebas correspondientes a los siguientes Campeonatos de España: Velocidad F 750, Veteranos Y.

RESISTENCIA

● También el domingo 18 están previstas las carreras puntuables para los Campeonatos de España siguientes: Moto Cross 125 c.c., que organiza el Moto Club Vilanova del Vallés, en Badalona; Enduro, del Moto Club Escorialense, de Madrid, y el III Rallye Ancoia, del Moto Club Igualada, de Barcelona.

ciones un tanto personales de las entrevistas), hasta llegar al simple hecho de no enterarse que la carrera había concluido para, a continuación, seguir retransmitiendo la vuelta de honor como muy reñida y emocionante.

José M. Grego y otras
once firmas más.
Valencia

TVE

MAS TELEVISION

MI carta es de indignación, y supongo que para los espectadores de TVE y aficionados a la F-1 en particular, porque Calviño nos la volvió a jugar con nuestro GP. En lo mejor de la carrera, ¡zas!, la cortan y «Telediario» al canto, y como compensación ver el final de carrera por la Segunda Cadena quien pudiese, que no fue mi caso por desgracia, ya que no se veía dicha Cadena. Y qué me dicen del despiste de los comentaristas cuando ya había ter-

minado la carrera, y ellos ni se enteraron. Yo me quedé sin ver el final de carrera.

Jorge Sánchez
Algeciras (Cádiz)

KADETT RUIDOSO

HACE tres semanas adquirí un Opel Kadett GLS 1.6 de fabricación nacional sobre el que quisiera hacerles unas consideraciones.

Aunque no he llegado a hacerle los primeros 500 kilómetros al coche y me parece que es pronto para tener elementos de juicio, aprecio que se nota muchísimo el ruido del viento al cortar el aire; antes yo poseía un R-12 TS, y según parece, el Kadett supera en aerodinámica al R-12 y a otros modelos; por tanto, yo pensaba que sería más silencioso. Me extraña que aun leyendo comentarios y pruebas que han hecho de este coche en MOTOR16 y en otras revistas, no se comente nada al respecto, por lo que pienso que a lo mejor es una equivocada impresión personal; aunque, insisto, se nota mucho el ruido.

José Luis Leces
Pontevedra

Nuevo Opel Corsa Cup. El campeón más joven de Opel.



Venga a conocerlo.

Queremos presentarle el nuevo Opel Corsa Cup. Un coche siempre dispuesto a darle buen juego. Por su equipamiento. Totalmente deportivo.

Cuentarrevoluciones, volante de tres radios, llantas, spoiler delantero... Por su altas prestaciones. Un motor 1.2 S que le permite alcanzar una velocidad de 152 Km/h. Por su economía. Con un consumo de tan sólo 4.7 litros a 90 Km/h.

Y un precio realmente bajo. Venga a visitarnos. Conozca de cerca el campeón más joven de Opel.

CONCESIONARIOS OFICIALES
OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.

OPEL
Patrocinador Oficial
del Campeonato
Mundial de Fútbol.
México 1986.



MOTORAMA
Avda. Fío XII, 1 (Pza. del Perú)
Teléf. 458 03 54

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

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

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

**AUTOMOVILES
HISPANO ALEMAN, S.A.**
Pº de la Castellana, 244 (Zona Pza. Castilla)
Teléf. 733 94 62

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

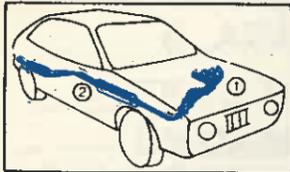
Q-AUTO, S.A.
Ctra. de Andalucía, Km. 6
(Junto al 1º de Octubre)
Tel. 217 04 45
Ferrocarril, 22
(Zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

Auto Beltrán s.a.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES Benz 500 SEL, a estrenar.
 MERCEDES Benz 190 E, a estrenar.
 MERCEDES Benz 300 D, a estrenar, varios.
 MERCEDES Benz 190 D 2.6, a estrenar.
 MERCEDES Benz 300 D W124, B-GP.
 MERCEDES Benz 240 D W123 M-DV.
 MERCEDES Benz 190 E M-EP. Full equipa.
 MERCEDES Benz 350 SE, V-S.
 MERCEDES Benz 300 SEL, 3.5 M.V.
 MERCEDES Benz 300 SEL, 3.5 B-827.000.
 MERCEDES Benz 220 S. Colección.
 MAZDA 323, a estrenar, varios.
 MAZDA 626 B-GG.
 BMW 730i B-EV. Full equipa.
 BMW 732i B-FB. Full equipa.
 BMW 728 B-DU.
 BMW 3.0 Si B-DS.
 BMW 2800 B-F.
 PORSCHE 911 so Targa B-EF.
 PORSCHE 924 B-ET. Aire.
 MERCURY Cougar, B-894.
 PONTIAC Firebird 400.
 CADILLAC El Dorado B-EK.

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 / Lléida 25000
 Tel. (973) 20 16 62 / 20 16 66 fax. 51.492 IRESA-E

MERCADO NACIONAL DE OCASION RENAULT



NOSE TRATAR: sólo y a mano

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

AUTOJUCA

SERVICIO OFICIAL

FIAT

EXPOSICION Y VENTA
 Pza. Puente, 6 - S. Lorenzo, 22
 Teléf. 313 82 02

LANCIA

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

VALLADOLID

GRAN POTENCIA DE FRENADO



PASTILLAS GOLD

AMK

SIN AMIANTO SUPREME

PARA SU COCHE MONTE PASTILLAS SIN AMIANTO PIDAS EN LOS COMERCIOS DEL RAMO

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS

VENDO Biscúter al mejor postor. Tel. (93) 759 27 91.
ALPINE 1.800, extras. Tel. (91) 472 64 89.
PARTICULAR vende VW Buggy, de cine. Interesados llamar teléfono (977) 702 21 76.

COMPRO casco integral sólo buen estado. Roberto. Tel. (91) 738 93 04. Comidas.
MERCEDES 280 SE, seminuevo, automático. Tel. (91) 747 48 84.

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 132-2.000, seminuevo, dirección. Tel. (91) 747 48 84.

INNOCENTI De Tomaso, 85 caballos, recién tapizado, 685.000 ptas. Jorge. Horas comida. Tel. (91) 415 45 95.

TR 7, azul metalizado, S-J, año 81. 1.100.000 ptas. Tel. (91) 252 53 00.

ALTA fidelidad en su coche. Aproveche la baja de precios en aparatos de calidad primeras marcas. Autotacómetro. Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

TECHO panorámico. Instalado. 24.000 ptas. Autotacómetro. Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

Turini

KITS DE AERODINAMICA BBS



BMW 3/1 equipado BBS



Mercedes 190 equipado BBS



VW Golf II equipado BBS

BBS la aerodinámica que prestigia su automóvil.

Homologado por RACE. Envíos contra reembolso a toda España en 24 horas.

Calvet, 73-75. Tel. (93) 209 61 35. 08021 BARCELONA

PLAZA DE GARAJE

Se vende en C/ Núñez de Balboa, 115. Madrid
 Tel. (91) 458 61 52



MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

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



PRIMER TROFEO SUZUKI-SANTANA

EXITO DE PARTICIPACION Y RESULTADOS EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA CAMEL OFF ROAD 28 VEHICULOS INSCRITOS

Hasta hace muy pocas fechas no había sido aún convocado oficialmente el Primer Trofeo Suzuki-Santana, aunque noticias sí se habían filtrado entre la prensa especializada y los aficionados usuarios de Suzuki-Santana.

El éxito de inscripciones no conoce antecedentes en la historia del automovilismo español en pruebas de esta índole, habiendo sobrepasado todas las previsiones y creando, incluso, problemas de organización y acoplamiento a última hora que el RACE supo resolver con su eficacia acostumbrada.

La inscripción habitual en este campeonato venía siendo de unos cuarenta y tantos vehículos por prueba.

¡A esta primera prueba de 1986 acudieron 76 vehículos! De ellos, 32 eran Suzuki-Santana, la mayor parte pilotados por conductores debutantes, inscritos en el Trofeo Suzuki-Santana.



—un coche de serie preparado para la participación de pilotos-periodistas.

Los resultados de esta primera carrera han sido ampliamente satisfactorios:

El equipo Camel Off Road era el primer vehículo todo-terreno clasificado y primer vehículo de cilindrada inferior a 1.000 c.c.

Los periodistas alcanzaron un brillante tercer puesto, entre los participantes del Trofeo, aunque corrían fuera de concurso.

Se clasificaron 24 Suzukis del Trofeo, perdiendo cuatro la clasificación por golpes y despistes, sin que se produjeran averías durante la prueba.



Dos vehículos pertenecían al reciente equipo oficial Camel Off Road, uno pilotado por Ricardo Muñoz y Robledano y el otro, con especificaciones del Trofeo y con los colores de Camel, cedido a los periodistas Alguesuari y Clará.

Cabe señalar que el equipo oficial Camel Off Road ha hecho su primera aparición, aún incompleto, en esta prueba. La constitución definitiva del mismo, para afrontar este campeonato y otros grandes raids, estará bajo la asesoría técnica de Miguel Guerrero, y dispondrá de:

—dos coches de competición, preparados por Julián Piedrafitá, para raids de larga duración, con 110 CV, respectivamente, que tendrán como primeros pilotos a Ricardo Muñoz y a Juan Trevijano, alias «Peli».



PUBLI-REPORTAJE

1000 KM DE SILVERSTONE ZARPAZO DE JAGUAR

La hegemonía de Porsche en las pruebas del Mundial de Resistencia parece estar en entredicho. En los 1.000 kilómetros de Silverstone los coches alemanes jugaron un papel de segunda fila, dejando el protagonismo a los Lancia y los Jaguar. La marca italiana, que al final envió también a esta prueba su coche, dominó los dos primeros tercios de la prueba, abandonando por rotura de una canalización del sistema de inyección. Con su abandono, el Jaguar de Eddy Cheever y Derek Warwick, que había estado siempre en los talones del coche italiano, con un retraso que pocas veces superó la docena de segundos, se encaminó hacia la victoria.

El triunfo de Jaguar relanza el Campeonato, que había adquirido una monotonía alarmante al convertirse en una sucesión de triunfos Porsche. Lancia rompió el año pasado en Spa con la ra-

cha, pero después los coches alemanes habían vuelto a las andadas. Incluso lograron imponerse hace tres semanas en la carrera de Monza, prueba inaugural del presente certamen. Por otra parte, supone la recuperación deportiva de esta marca, cuyo último triunfo se había producido en las 24 Horas de Le Mans de 1957, cuando ganaron los Jaguar D, así como también es la resurrección de los motores atmosféricos. Desde los 1.000 kilómetros de Monza de 1982, en que Henri Pescarolo y Jean Rondeau impusieron su Rondeau Ford, todos los triunfos habían correspondido a coches equipados con motores turbo. La introducción de la limitación de carburante ha permitido el relanzamiento de los motores sin turbo, que al menos en esta carrera se han mostrado menos golosos, pese a que rodaban dos segundos por vuelta más rápidos que los Porsche.

De todas formas, la marca alemana consiguiera el segundo y el tercer puesto gracias al coche oficial, con cambio semiautomático PDK, conducido por los campeones del mundo Hans Stuck y Derek Bell, los vencedores de Monza, que se colocan en cabeza del Mundial de Pilotos. Bell y Stuck consiguieron su resultado a fuerza de regularidad, puesto que realmente el único Porsche que pudo mantener el ritmo de los Lancia y Jaguar fue el de la escudería Kremer, conducido por Jo Gartner y Tiff Needell, que posteriormente perdió algún tiempo en boxes fijando el capot delantero. Este inconveniente y el desajuste de la timonería del mando de la palanca de cambio del Jaguar de Brancatelli-Schlesser permitió al Porsche oficial acceder al segundo puesto del podio.

En lo que se refiere a los pilotos españoles, esta vez fue el turno de Emilio Villota y Fermín Vélaz, que con el



Villota-Vélaz fueron quintos. Pareja, con Latrauri, fue décimo después de múltiples problemas con sus neumáticos.

Eddy Cheever-Derek Warwick (Jaguar), primero.



Porsche 962 PDK, segundo.



Bell-Stuck, líderes del Mundial.



Porsche 956 de John Fitzpatrick se clasificaron en el quinto lugar, después de una carrera sin problemas y siempre al ataque. Para esta prueba Fitzpatrick había recibido un motor nuevo, que Villota pudo rodar con tranquilidad, aprovechando para reglar correctamente el coche. Los problemas de temperatura que les habían afectado en Monza desaparecieron al variarse la inclinación de uno de los radiadores, y Villota pudo emplearse a fondo, mientras Fermín, que padecía una fuerte gripe, prefirió irse al hotel para estar bien preparado para la carrera. Emilio logró un excelente tiempo de entrenamientos, en el mismo segundo que el segundo coche oficial de Mass-Wolleck y que los de Larrauri-Pareja, Weaver-Niedz-

wiedz, que utilizaron neumáticos especiales de clasificación, dos segundos más rápidos por vuelta que los de Larrauri. Y es que al equipo español le falta presupuesto para cubrir las trescientas mil pesetas extras que cuesta cada juego de neumáticos de este tipo. En carrera, Villota y Vélez, cuya postura al volante del coche era netamente mejor —los pedales habían sido modificados a su gusto—, rodaron sin problemas, ganando posiciones hasta el quinto puesto, a poca distancia del cuarto clasificado, el Porsche 956 de John Lloyd.

En cuanto a Pareja, en la última tanda de entrenamientos tuvo un toque con el Jaguar de Brancatelli —en el que no tuvo ninguna culpa—, lo que le impidió rodar. En carrera, tanto él como

POR LOS BOXES DE SILVERSTONE

● Paco Romero estuvo en Silverstone para cerrar el acuerdo con John Fitzpatrick para conducir su Porsche 962 en las 24 Horas de Le Mans. En la prueba francesa compartirá el coche con otros dos pilotos europeos. Posteriormente, Romero tiene pensado participar en las pruebas de Jerez y Jarama, formando pareja con un español.



● Con respecto a las pruebas españolas, parece casi seguro que la de Jerez se disputará el día 3 de agosto. En cambio la del Jarama se aplazará hasta el mes de octubre —día 19— o noviembre —días 2 ó 9—, siendo entonces la prueba final del campeonato. La FISA debe pronunciarse ahora sobre este nuevo calendario propuesto por el Oscar —la organización de equipos participantes en resistencia— pero la respuesta debería ser afirmativa dada la anulación de las pruebas en Mugello, Selangor y Surfers Paradise.

● Las carreras españolas serían como la de Monza. Tipo sprint, para dos pilotos y con una distancia a cubrir de unos 360 kilómetros (dos horas y media de duración).

● Ausencia en el equipo Jost de Klaus Ludwig. El piloto alemán tiene un contrato prioritario con Ford para participar con el Probe en la serie IMSA, y la carrera de Silverstone coincidió con la de Laguna Seca, en California. Por cierto que Ludwig ganó esta prueba.

● El suizo Brun ha reemplazado en su equipo al americano Olson por Jelinsky, que hizo pareja con él. Olson reaparecerá en Le Mans con el Helbert en el equipo oficial.

● En Lancia se decidirá en estos días el resto del programa en resistencia. El excelente rendimiento del coche en Monza y Silverstone y el parón al programa de rallyes podría decidirles a seguir en el resto de las pruebas excepto Le Mans.

● En ausencia de Ludwig, Paolo Barilla se vio secundado por dos veteranos norteamericanos. Uno de ellos era George Follmer, un veterano de la Fórmula 1 en la que corrió bajo los colores del equipo UOP Shadow. El otro era Morton. Ambos se mostraron bastante lentos.



ACCESORIOS DEPORTIVOS PARA COCHES

Katalog '86

Pts 900



352 PAGINAS EN COLOR

MAS DE 5000 SUPER ARTICULOS

Para Audi, BMW, Ford, Jaguar, Mercedes, Opel, Porsche, VW, y demás modelos.

CATALOGO 86 INCOMPARABLE

CUPON DE PEDIDO

Desearé recibir contra reembolso de 900pts. + gastos de envío el Catálogo 86 de Accesorios Deportivos para Coches D&W.

Nombre _____
Dirección _____
Población _____ Prov. _____ DP. _____

Dieter Soucek Design

Pachuca, 14 - 28002 MADRID - Tel. 4167986



Los Mazda se impusieron entre los IMSA y C.2, mientras que Lancia rozó la victoria. Abajo vemos el toque entre Pareja y Brancatelli.

Larrauri padecieron la mala adaptación de los neumáticos Michelin a sus coches, cuyas cubiertas delanteras se degradaban en quince vueltas. Este mal afectó también a los otros coches del equipo, conducidos por Brun-Jelinsky y Boutsen-Sigala. Al final, Brun-Jelinsky, pese al accidente que sufrió este último en los entrenamientos del viernes, que obligó a reconstruir el coche,

fue el mejor clasificado. Nuevamente consiguieron resistir el sprint final de Larrauri, que por un momento temió quedarse sin gasolina y que al final pasó la meta, atacando a fondo en las tres últimas vueltas, a sólo diez segundos de Jelinsky. Boutsen-Sigala intentaron solucionar el problema montando un capot con alerón, que no les ayudó gran cosa. En esta semana habrá una reu-

nión en el equipo Brun, en la que, después de escuchar a los técnicos de Michelin, se decidirá si se sigue utilizando sus neumáticos o se cambia de marca.

A mencionar también la victoria en C.2 del Spice Fiero de Spice-Bellm, que terminó detrás del nuevo Mazda IMSA de Katayama-Terada.

Sergio Piccione, enviado especial

PARRILLA DE SALIDA

1. Bell-Stuck Porsche 962C 1-12-56	[1]	4. Nannini-De Cesaris Lancia 1-10-81
10. Gartner-Needell Porsche 962C 1-13-63	[2]	51. Warwick-Cheever Jaguar XJR 6 1-12-88
7. Follmer-Barilla Porsche 956 1-14-68	[3]	52. Schlesser-Brancatelli Jaguar XJR 6 1-13-90
2. Wollek-Mass Porsche 962C 1-15-17	[4]	17. Boutsen-Sigala Porsche 956 1-14-81
14. Weaver-Lloyd Porsche 956 1-15-59	[5]	18. Larrauri-Pareja Porsche 962 1-15-22
61. Thackwell-Pescarolo Kourou Mercedes 1-16-28	[6]	33. De Villota-Vélez Porsche 956 1-15-93
31. Katayama-Terada Mazda 757 1-21-96	[7]	9. Lussig-Balabio Porsche 956 1-20-48
80. Finotto-Facetti Alba Carma 1-22-66	[8]	70. Bellm-Spice Spice Fiero 1-22-40
13. Rousselot-Courage Cougar 1-22-92	[9]	30. Kennedy-Yorino Mazda 757 1-22-72
79. Wilds-Mallock Ecosse C286 1-24-08	[10]	63. Brunn-Schuster Porsche 936C 1-23-23
19. Brun-Jelinski Porsche 962 1-24-25	[11]	21. Konrad-Cleare March-Porsche 85G 1-24-22

Hasta 32 participantes.

CLASIFICACION FINAL

1. Warwick-Cheever (Jaguar XJR 6), 212 vueltas, a 207,71 km/h de media. 2. Stuck-Bell (Porsche 962C), a 2 v. 3. Gartner-Needell (Porsche 962C), a 5 v. 4. Weaver-Lloyd-Niedzwiedz (Porsche 956), a 6 v. 5. De Villota-Vélez (Porsche 956), a 6 v. 6. Barilla-Follmer-Mort (Porsche 956), a 7 v. 7. Brancatelli-Schlesser (Jaguar XJR 6), a 8 v. 8. Pescarolo-Thackwell (Kourou Mercedes), a 9 v. 9. Brun-Jelinski (Porsche 962), a 9 v. 10. Larrauri-Pareja (Porsche 962), a 9 v. 11. Boutsen-Sigala (Porsche 956), a 12 v. 12. Lussig-Balabio (Porsche 956), a 17 v. 13. Katayama-Terada (Mazda 757), 1.º de GT, a 18 v. 14. Spice-Bellm (Spice Fiero), 1.º de C2, a 20 v. Hasta 21 clasificados.

ABRIENDO PASO AL SONIDO

KindvoX

ALTAVOCES

Made by RADIDVOX - Tel. (93) 3303359



El Lancia Astura de Nicoli-Nicoli recorre las mismas carreteras que hace poco más de veinte años vieron pasar a los mejores pilotos: Fangio, Moss,

Taruffi, los reyes de la carretera abierta.

LA CARRERA MAS BELLA



El Maserati A6 GCS de la pareja Kummer luce sus treinta y dos años de fuerza y poder.



Un OM 665 arranca en medio de la noche. Este era el ambiente de las Mille Miglia.



El nombre de las Mille Miglia, el nombre de la carrera que marcó la vida italiana durante treinta años, ha vuelto a primer plano de la actualidad. Las Mille Miglia han renacido de sus cenizas con la misma fuerza que mostraron durante los últimos años de su existencia, durante la década de los cincuenta.

El embrujo de las Mille Miglia estaba en su carácter popular en su carácter sin límites; los 1.628 kilómetros de competición contra el reloj, disputados día y noche a través de carreteras diabólicas enredadas entre las montañas, o a través de tramos rectos limitados por filas de árboles amenazantes, consiguieron despertar mucha curiosidad, también despertaron vocaciones inquebrantables, como la de un muchacho nacido en Trieste, Mario Andretti, que después de emigrar a Estados Unidos sin una lira en su bolsillo logró ser campeón mundial de Fórmula 1 y señor indiscutible de Indianápolis, o la imaginación poética de un mago del cine, Federico Fellini, que en su película «Amarcord», un retrato de la Italia viva, recogió algunas secuencias de este acontecimiento deportivo, una carrera que era capaz de paralizar la vida de una nación durante veinticuatro horas. Este espectáculo de competición se rompió de golpe un día, el 12 de mayo de 1957, cuando el Ferrari de Alfonso de Portago, el mítico marqués, capaz de competir con su propia sombra, se destrozó en mil pedazos para terminar después su loca carrera contra un grupo de espectadores. Era el golpe mortal para una prueba que había sido capaz de atraer a más de diez millones de personas alrededor del bucle Bres-



Alfa Romeo 2300 8/C de los ingleses Richardson.



El Pegaso de Coma Cross hizo volver todas las cabezas.



El Porsche 550 A fue el coche personal de Ricardo Rodríguez.



Esta es la estampa inconfundible de un Ferrari Testa Rossa.



El Mercedes SSK de 1929, que se impuso en la edición 86.

cia-Ferrara-Roma-Brescia.

Esas Mille Miglia han vuelto a renacer de sus cenizas. Los cuatro primeros días de mayo han sido el escenario de una conmemoración impresionante. En 1986 se han congregado 250 coches en la línea de salida; modelos de prestigio, reliquias irrepetibles y utilitarios tan pequeños como curiosos, todos tuvieron su lugar en línea de salida y todos recibieron montones de aplausos.

Los conductores de estas máquinas añadieron también su dosis de interés. Los aristócratas famosos, encabezados por el príncipe Michael de Kent, se codearon con pilotos destacados de todos los tiempos; en Brescia estuvieron Phil Hill, el primer campeón del mundo americano; Stirling Moss, el rey sin corona; María Teresa de Filippis, la primera mujer de la Fórmula 1; Sandro Munari, el «dragón de los rallies»; Michele Alboreto, el actual número uno de Ferrari; Andrea de Cesa-

ris, el malabarista del volante, y Clay Regazzoni, el héroe de Long Beach, el conductor que desafía la velocidad desde su silla de ruedas; todos ellos estuvieron rodeados por los grandes del espectáculo, por los presentadores de televisión más famosos y por los periodistas del motor más conocidos.

Brescia, la ciudad que ofició siempre como salida y meta de las Mille Miglia, acogió esta vez la mejor cuadrada de caballos mecánicos que han visto los siglos, más de cincuenta Ferrari, cuarenta y cinco Alfa Romeo, más de veinte Maserati, diez Jaguar estuvieron junto con Bugatti, Lancia, Porsche y Mercedes en legión, todas las marcas de prestigio mundial, entre las que no faltó un Pegaso, el de los españoles Coma Cross y Enrich, ni coches tan populares como una Isetta.

Las Mille Miglia de 1986 han abierto la vía para una nueva etapa.

Angel Marco
Fotos: Paper Colour

MONTSENY

IMBATIBLES CINCUENTONES



LOS veteranos Mauro Nesti y Juan Fernández han copado los dos primeros puestos de la Subida al Montseny, carrera puntuable para el Campeonato de Europa de la Montaña, por delante de toda una jauría de jóvenes y pezones participantes.

Esta es la quinta victoria del italiano y la cuarta consecutiva que consigue en este trazado. Tras la victoria declaró a MOTOR 16 que no había tenido ningún problema en su ascensión y así mejoró en casi ocho segundos su tiempo de los entrenamientos, tras los cuales había confesado tener problemas de cambio que le hicieron quedarse por dos veces en punto muerto. Pese a encontrarse la carretera en perfectas condiciones, Nesti se quedó a un segundo del récord que estableciese el pasado año. Tras él, otro veterano, el incombustible Juan Fernández. Fernández estaba muy descontento tras los entrenos, pues unas modificaciones en las sus-

Mauro Nesti (izquierda) y Juan Fernández (derecha) se impusieron a Andrés Vilaríño (sobre estas líneas) en la Subida al Montseny.

pensiones de su Osella no dieron el fruto apetecido. Andrés Vilaríño aceptaba su derrota con resignación: «En los en-

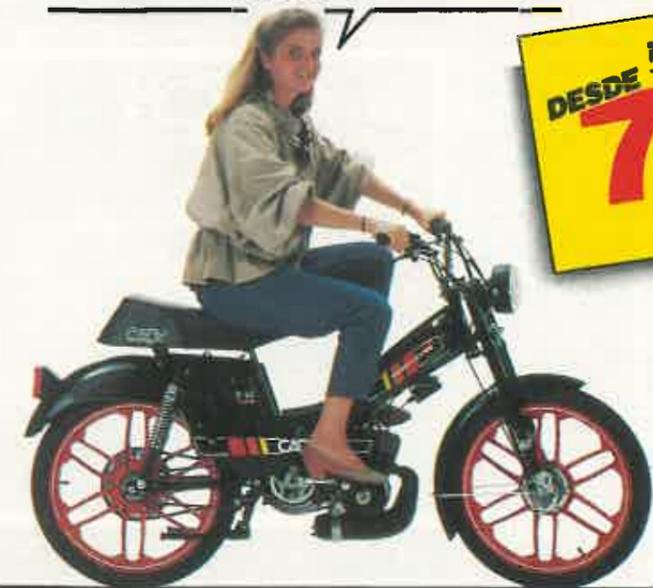
trenos había sido más rápido que Juan —dijo—, pero en carrera, el miedo a salirme y comprometer mi programa europeo me han hecho subir completamente agarrado.» El cuarto puesto ha sido para otro ex vencedor, el galo Pignard, que lo hacía con la barqueta que debía haber conducido Fernando Gómez, el Fitter-Toj, cuyo monocasco ha sido completamente rehecho en Sant Cugat.

En el Grupo B la victoria fue para el BMW M-1 de Rossi, que batía ampliamente al Audi Quattro de Jeanneret. En Grupo A otro BMW, éste el 635 de Dosières, al que seguía el espectacular Volvo de Hurter. Tercera victoria de Grupo para la marca de Baviera: Fischer se imponía en Grupo N.

La esmerada organización del RACC, que incluía un helicóptero y una unidad hospitalaria móvil, funcionó como de costumbre.

Texto y fotos: J. L. Aznar

CICLOMOTORES
MOBYLETTE
DESDE LOS 14 AÑOS



DESDE **PRECIO EXCEPCIONAL!**
74.900
PTAS. (I.V.A. incluido)



MAS CALIDAD POR MENOS DINERO

POR tercera vez consecutiva Alain Prost ha ganado el GP de Mónaco. El actual campeón del mundo se ha impuesto a sus rivales con soberanía a lo largo de las 78 vueltas, demostrando la superioridad de su McLaren, la fiabilidad del propulsor TAG-Porsche y, sobre todo, ha sentado cátedra de cómo saber conducir en este circuito urbano. Junto a su victoria, está también la del equipo McLaren, que al haberse clasificado Keke Rosberg en la segunda posición se ha visto claramente que ha recobrado la competitividad de las últimas dos temporadas.

Durante los primeros entrenamientos había sido Ayrton Senna el más rápido, registrando el tiempo de 1-22-340, y al parecer era el Lotus 98 T el más peligroso adversario para todos. Por otra parte, en el equipo Williams reinaba cierto desconcierto por la rotura de cuatro motores Honda.

La gran sorpresa la dieron los Brabham, que a raíz de muchas modifica-

ciones lograron ser algo más competitivos. Ricardo Patrese pudo situarse en la sexta posición en la parrilla de salida. Sin embargo, su compañero, Elio de Angelis, se veía rezagado a la última fila a causa de una errónea puesta a punto del coche.

Por no perder la costumbre de la escudería Ferrari, la confusión, las dudas e innumerables cambios en la aerodinámica han caracterizado los dos días de entrenamientos, hasta que Michele Alboreto logró marcar el cuarto mejor tiempo y situarse en segunda fila. Todo esto gracias al valor que el piloto italiano echó en las últimas vueltas de clasificación.

En este Gran Premio, que se caracteriza por tener como marco una ciudad estéticamente preciosa, la emoción empezó en los últimos entrenamientos cronometrados, cuando Ayrton Senna salió primero a la pista y marcó el mejor tiempo, que luego volvió a superar a los pocos minutos. Pero éste le fue arrebatado por Nigel Mansell, que re-



G.P. DE MONACO
UNA, DOS, TRES, PROST OTRA VEZ

Los McLaren fueron dueños y señores de las calles del Principado. Alain Prost venció sin apelación posible, y Rosberg (en la foto nada más adelantar a Senna) le secundó inmejorablemente. Los tres compartieron los honores con Rainier y Estefanía.



bajó el tiempo registrado por el brasileño. A pocos minutos del final, Alain Prost se lanzó a la pista dispuesto a una proeza, superando a todos con el tiempo récord de 1-22-627. Aproximadamente un segundo y medio más rápido que Senna y Mansell. Esto fue determinante para fundir la moral de sus rivales. Concretamente Ayrton Senna comentó: «Debido al tráfico no he podido mejorar mi tiempo, pero, al margen de esto, lo que ha hecho Prost para mí es imposible de igualar.»

La superioridad de Alain Prost se vio también en los entrenamientos con depósitos llenos de la mañana del domingo, en los que también fue el más rápido. Esto se volvió a repetir en la carrera, donde tomó la primera posición desde la salida y fue aumentando progresivamente su ventaja sobre Senna, Mansell, Alboreto y Rosberg, que le seguían. En cada vuelta, era casi medio segundo la distancia que se iba imponiendo entre Prost y Senna, a esto se sumaba la evidente superioridad del McLaren sobre el Lotus. Más rápido en los virajes lentos, la recuperación del motor TAG era claramente superior a la del Renault y los Honda.

Nelson Piquet estuvo poco brillante en esta ocasión. Si en los entrenamientos su actuación fue gris, en la carrera pasó otro tanto, hasta el punto de verse adelantado por Patrick Tambay, que



Keke Rosberg negocia la nueva chicane tras el Ferrari de Alboreto.

MONACO EN BREVE

Los motores Honda han sido equipados con una sola cámara de reconversión del sistema de alimentación, que es común para los seis cilindros. También los escapes en su parte final son ondulados en forma irregular. Sobre este particular, los técnicos japoneses contestan con una amable sonrisa y dicen: «The engine is good.»

Alain Prost ha ensayado durante los entrenamientos una nueva caja de cambio, con cinco velocidades. Al parecer los desarrollos no se adaptaban a la respuesta del motor y sobre todo la primera velocidad resultaba muy larga.

Piero Lardi Ferrari, hijo del commendatore, ha desmentido la noticia sobre la expulsión de Stefan Johansson del equipo del Maranello, y que el Gran Premio de Mónaco sería el último al volante de un Ferrari. De todas formas no hubo desmentido al deseo de que, vía Marlboro, poder contar el año que viene con los servicios de Senna.

El circuito de Mónaco se ha modificado con una nueva chicane que ha variado la longitud de los 3.312 metros anteriores por los 3.328 actuales. Al respecto Alain Prost ha co-

mentado: «Me parece un acierto pleno, porque se mejora la seguridad del circuito y además deja un lugar para poder adelantar. De todos modos me hubiese gustado menos angulosa.»

Se ha mitigado el disgusto de Ligier con Renault al poder disponer de tres motores de clasificación en esta carrera. De todas formas, Ligier tiene contactos con Ford y Alfa Romeo para llevar sus motores el año que viene. El motor Alfa ha comenzado a probarse en la pista de Balocco, montado en un chasis del año pasado.

Se rumorea que, pese a todo, Keke Rosberg no tiene intención de seguir un año más en McLaren y que está buscando una salida, bien hacia Ferrari, bien hacia Lotus, en caso de que Ayrton Senna dejara este equipo.

El ingeniero de la FISA Cadringer descubrió que en los entrenamientos del jueves los Benetton estaban equipados con un dispositivo móvil aplicado a los alerones delanteros. Estos permitían variar su inclinación estando en marcha. Al estar prohibido cualquiera de estos mecanismos, tuvieron que ser desmontados.

Gordon Murray, director técnico de Brabham, ha variado la posición de los radiadores en el BT 55, situán-

dolos atrás y usando nuevos escapes que han permitido desplazar hacia atrás todo el conjunto del turbo. Sobre esto Riccardo Patrese ha dicho: «Estoy convencido de que con las nuevas modificaciones, el BT 55 empezará a ser conducible. Sin embargo, el cambio y el motor siguen siendo el mayor problema.»

Jean Sage, director de Renault Sport, ha sido atropellado en la línea de boxes por Stefan Johansson. En el momento del accidente se temía la fractura de una pierna, de clavícula y de conmoción cerebral. Horas más tarde se desmintió todo esto, y el mismo Sage hizo el siguiente comunicado: «Para un amante de los coches Ferrari como yo soy, este atropello es equivalente a un abrazo violento con una mujer que se ama.»

El presidente del grupo Fiat, Giovanni Agnelli, ha hecho acto de presencia en el box de Ferrari, luego se entretuvo charlando con Gerard Ducarouge, Jackie Stewart y Keith Duckworth. Al respecto de esta conversación, el señor Agnelli comentó: «Cuando una marca como Ford se propone un proyecto tan ambicioso como el motor de Fórmula 1, llegará seguramente a cumplir el objetivo previsto.»

por primera vez salía a la pista con ese Lola equipado con motor Ford Turbo.

Gerhard Berger, en cambio, sorprendió al rodar entre la sexta y séptima posición durante cuarenta y dos vueltas, en las cuales luchó para mantener su puesto, defendiéndose del acoso de Ricardo Patrese.

Posteriormente se vio obligado a retirarse por una avería en un buje de rueda, causada por sus mecánicos a la hora de cambiar neumáticos.

Con esto, el grupo Benetton abandonaba la carrera, ya que Teo Fabi se había retirado con problemas de frenos y una avería en un inyector. Esto mismo ocurrió en el coche de Ricardo Patrese, que vio esfumarse la oportunidad de poder demostrar algo en lo que va de temporada. La causa fue el mal funcionamiento de los inyectores del motor BMW.

Al llegar a la mitad de las 78 vueltas de este Gran Premio, Prost paró a cambiar neumáticos aprovechando la ventaja que llevaba sobre Ayrton Senna. El cambio duró 6,2 segundos y rápidamente salió dispuesto a recuperar. Efectivamente, el acoso de Prost fue tan agresivo que en siete vueltas se volvió a colocar primero, delante de Senna, que además de tener ya los neumáticos degradados no podía mantener el ritmo del piloto galo. Mientras tanto, Keke Rosberg, terce-

ro después de haber mantenido una pequeña lucha con Alboreto, se situó al comienzo de carrera a las espaldas de Senna. Durante varias vueltas la diferencia entre los dos coches fue de milésimas de segundo. Se veía claramente que Senna y su Lotus rodaban a tope, pero, a pesar de esto, a la salida de la curva de Sainte-Devote, el McLaren le adelantó, dejándole en tercer lugar; a partir de este momento, hasta el banderazo de llegada fue un dominio total y absoluto de los pilotos de McLaren. Rosberg, cuyo cambio de neumáticos fue más lento que el de Prost, se conformó con el segundo puesto, mientras que Alain Prost se permitía aumentar su ventaja en cada vuelta y superar por dos veces la vuelta más rápida registrada por él mismo.

A lo largo de las 71 vueltas en las que dominó la carrera, no se le vio cometer un solo error de trazado, ni alterar el ritmo con el que llevaba su motor, ni aun en el momento en que a su compañero Keke Rosberg le entraron ganas de alcanzarle.

Algo parecido decidió Ayrton Senna, que después de haber estado mimado por el público en los días de entrenamiento, se veía en el tercer lugar, muy lejos de Prost y sin posibilidad de mejorar. Su Lotus era claramente inferior a los McLaren y además era el único en pista, debido a que Johnny Dumfries

no había logrado ni siquiera clasificar-se para tomar la salida.

La carrera de Nigel Mansell ha sido gris. La diferencia entre él y Ayrton Senna se podía haber rebajado, el comportamiento de Williams era bueno y parecía idóneo para haber emprendido la escalada a su rival, pero los motores Honda esta vez no respondieron. Con la misma oscuridad quedaba séptimo Nelson Piquet, por detrás de Arnoux y Laffite, que rodaban a una vuelta de Alain Prost.

Después de los resultados de este Gran Premio surge la duda de si los McLaren serán igualmente rápidos en Spa, donde dentro de diez días se empezará a rodar. Cabe la esperanza de que los motores Honda recobren su fiabilidad y dando luego a Williams la posibilidad de volver a la lucha. Por otra parte, Ayrton Senna intentará quitarse la espina de Mónaco y repetir la hazaña del pasado año, donde quedó ganador en solitario.

Gigi Corbetta
enviado especial

PARRILLA DE SALIDA

5 N. Mansell Williams-Honda 1-23-047	[1]	1 A. Prost McLaren-Tag 1-22-627
27 M. Alboreto Ferrari 1-23-904	[2]	12 A. Senna Lotus-Renault 1-23-175
7 R. Patrese Brabham-BMW 1-24-102	[3]	20 G. Berger Benetton-BMW 1-23-960
16 P. Tambay Lola-Ford 1-24-686	[4]	26 J. Laffite Ligier-Renault 1-24-402
3 M. Brundie Tyrrell-Renault 1-24-860	[5]	2 K. Rosberg McLaren-Tag 1-24-701
25 R. Arnoux Ligier-Renault 1-25-538	[6]	6 N. Piquet Williams-Honda 1-25-287
18 T. Boutsen Arrows-BMW 1-25-832	[7]	4 P. Streiff Tyrrell-Renault 1-25-720
19 T. Fabi Benetton-BMW 1-25-926	[8]	28 S. Johansson Ferrari 1-25-907
15 A. Jones Lola-Ford 1-26-456	[9]	17 M. Surer Arrows-BMW 1-26-300
8 De Angelis Brabham-BMW 1-27-191	[10]	14 J. Palmer Zakspeed 1-26-644

NO CLASIFICADOS: P. Ghinzani (Osella-A. Romeo), 1-27-288; J. Dumfries (Lotus-Renault), 1-27-826; H. Rothengatter (Zakspeed), 1-28-060; C. Danner (Osella-A. Romeo), 1-28-132; De Cesaris (Minardi), 1-28-962; A. Nannini (Minardi), 1-29-447.

CLASIFICACION

1. A. Prost (McLaren-Tag), 1-55-41-060; 2. K. Rosberg (McLaren-Tag), a 25-022; 3. A. Senna (Lotus-Renault), a 53-646; 4. N. Mansell (Williams-Honda), a 1-11-402; 5. R. Arnoux (Ligier-Renault), a 1 vuelta; 6. J. Laffite (Ligier-Renault), a 1 vuelta; 7. N. Piquet (Williams-Honda), a 1 vuelta; 8. T. Boutsen (Arrows-BMW), a 3 vueltas; 9. M. Surer (Arrows-BMW), a 3 vueltas; 10. S. Johansson (Ferrari), a 3 vueltas; 11. P. Streiff (Tyrrell-Renault), a 4 vueltas; 12. J. Palmer (Zakspeed), a 4 vueltas.

ASI VA EL MUNDIAL
PILOTOS

1. Prost (22 puntos); 2. Senna (19); 3. Piquet (15); 4. Rosberg (11); 5. Mansell (9); 6. Berger (6); 7. Laffite (5); 8. Arnoux (5).

CONSTRUCTORES

1. McLaren (33); 2. Williams (24); 3. Lotus (19); 4. Benetton (8); 5. Ligier (7).



Nigel Mansell (5) superó a su jefe de fila Piquet (6), logrando el cuarto puesto. René Arnoux (25) hizo un brillante quinto puesto, delante de su compañero Laffite.



RALLYES

BENI GANO EN BULGARIA

BENI Fernández ha ganado el Rallye Arenas de Oro, en Bulgaria, una de las pruebas de máximo coeficiente del Campeonato de



Europa. El volante del Opel Manta 400 del equipo de General Motors España, Beni logró batir al polaco Attila Ferjanz, que conducía un Audi Quattro, con el que mantuvo una dura lucha hasta el final.

Los adversarios del piloto español a la salida eran Mauro Pregliasco, con un Lancia Rally Abarth; John Bosch, con un Audi Quattro, y el ya mencionado Ferjanz. El resto de la inscripción la componían pilotos de los países del Este, con material de menor entidad.

Nada más comenzar, en la prueba del circuito de Varna, Pregliasco rompió el motor de su Lancia y tuvo que abandonar. Una vez en los traemos de carretera, Bosch y Ferjanz se pusieron en cabeza, distanciando al español, que para no que-



darse descolgado comenzó a contraatacar a partir del quinto tramo. La lluvia hizo su aparición, complicando particularmente las cosas dado que muchos tramos eran mixtos, de tierra y asfalto, lo que obligaba a los pilotos participantes a montar neumáticos de tacos con los que era muy difícil controlar el coche en las partes pavimentadas. Bosch hizo experiencia de esto, pues en el séptimo tramo se salió de la carretera, teniendo que abandonar. Quedaba la lucha reducida a un mano a mano entre Ferjanz y Beni. Pese a que lo deslizante del terreno favorecía al piloto del Audi Quattro, Beni fue reduciendo la diferencia de cuarenta segundos a sólo quince segundos a cinco tramos del final. En el siguiente, Ferjanz, muy presionado cometería un error y reven-

taría un neumático en pleno tramo, perdiendo minuto y medio. Esto colocaba a Beni en cabeza, pudiendo terminar la prueba con tranquilidad pues en el siguiente tramo, el polaco volvió a fallar y un nuevo reventón le costó tres minutos más.

CLASIFICACION:

1.º Beni Fernández (Opel Manta 400), 2.º Ferjanz (Audi Quattro), a 3.49; 3.º Kuzmic (R-5 Turbo), a 19.49; 4.º Bublevic (Polonez 2.000), a 20.24; 5.º Koper (R-11 Turbo), a 31.52; etcétera.

CLASIFICACION PROVISIONAL DEL CAMPEONATO DE EUROPA: 1.º Beni Fernández, 119 puntos; 2.º Serviá, 116; 3.º Pregliasco, 107; 4.º Tabaton, 100; 5.º Snijers, 96; etcétera.

CLASIFICACION PROVISIONAL CAMPEONATO DE ESPAÑA: 1.º Serviá, 698 puntos; 2.º Beni, 686; 3.º Sainz, 426.

REGLAMENTOS INCERTIDUMBRE SOBRE LOS GRUPOS

SE ha celebrado en París una reunión para concretar la aplicación de las medidas tomadas el pasado fin de semana en Córcega tras el mortal accidente del Henri Toivonen y Sergio Cresto. Todo parece indicar que se mantendrá la anulación del grupo B y del grupo S a partir del año que viene —el grupo S debía aparecer en 1988—, y que el Campeonato del Mundo se basará en los grupos A. De

todas formas ha habido algunas críticas a esta decisión en caliente, pues hay marcas, como Peugeot, que dejarían de participar si desaparecen los grupos B.

LE MANS LOS JAGUAR AMENAZAN

HAN tenido lugar los entrenamientos preliminares para las 24 Horas de Le Mans. La participación ha sido escasa, pues en la mayoría de los casos los equipos han preferido quedarse en sus bases y no interrumpir la preparación de sus coches. Los mejores tiempos los han conseguido los Jaguar. Lo único interesante fue la aparición de los March Nissan y del Porsche 961 de René Metge el vencedor del París-Dakar. Los mejores tiempos fueron: Schlessler (Jaguar), 3.21.89 a 242,8 km/h; Warwick (Jaguar), 3.22.24; Wollek (Porsche), 3.23.40; Weaver (March Nissan), 3.33.73; etcétera.

Se confirma la participación de un tercer Jaguar para Redman-Haywood; de un tercer Porsche Rothmans, con cambio manual, para Schuppan-Holbert-Olson; de un segundo Kouros Mercedes para Mike Thackwell y Christian Danner; y que el segundo coche de Jost será para los veteranos Follmer y Morton.

A No se puede olvidar a los McLaren

NTES de hoy no he realizado jamás labores periodísticas si bien no me han faltado las ocasiones de hacer declaraciones en la prensa. Inicio mi colaboración en MOTOR16 con estos folios, escritos en la víspera del Gran Premio de Mónaco. No me atrevo a hacer predicciones sobre esta carrera, tan difícil y particular, pero si quiero dar algunas precisiones sobre lo que se ha visto en las pruebas que se han disputado hasta el momento.

El único equipo que de verdad estaba preparado cuando comenzó el campeonato ha sido el Williams. Estoy convencido que ningún otro equipo había hecho pruebas sobre la

tima fase de la prueba, cuando el coche se aligera de peso al vaciarse los depósitos de gasolina. Las variables son muchas y quien no realiza pruebas sobre la distancia real de un Gran Premio, tan sólo puede hacerse una somera idea del consumo de su coche.

Establecido esto hay que preguntarse por qué sólo el equipo Williams ha realizado pruebas de este tipo, que son tan importantes. En lo que se refiere a Lotus, mi equipo, lo ha impedido el que el segundo piloto —que en mi opinión debía haber tomado ya parte en las pruebas de Estoril en diciembre— ha sido designado demasiado tarde. A mí me correspondía probar primero el coche del año pasado; después el coche del año pasado con suspensiones nuevas; posteriormente el coche nuevo; y así sucesivamente. Está claro que con todos estos comeditos no quedaba tiempo para hacer además pruebas



distancia real de un Gran Premio. Todos ellos habían tomado datos de los resultados obtenidos en un limitado número de vueltas a un circuito, tratando de extrapolar lo que sucedería después en una carrera. Si un Gran Premio consta de 60 vueltas a un circuito, no es un buen cálculo el multiplicar por cuatro el consumo que se ha calculado sobre la base de 15 vueltas. En una carrera real se sale muy rápido; después se debe bajar el ritmo, el descenso del ritmo de marcha es mayor en aquellas que cubren de un tirón que en las que se ha previsto una parada en boxes para cambiar neumáticos; y finalmente se rueda más rápido en la úl-

de consumo. Hubiera sido indispensable que fuéramos dos. Además, Renault no tenía a punto todavía la versión definitiva del motor que deberíamos llevar en Brasil. Y los primeros Grandes Premios de la temporada han confirmado lo que era lógico imaginar, es decir, que el Williams-Honda es este año el coche más competitivo. Era ya el más competitivo el año pasado a final de temporada y los técnicos de Honda llevaban ya trabajando sobre su actual motor (concebido teniendo en cuenta la reglamentación 1986) desde hacía ya año y medio. Williams ha hecho un óptimo chasis —era ya bueno el año pa-



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

quienes se encuentran al volante de un Williams-Honda y que criticar este reglamento es fácil para quienes, como yo, llevan una máquina que consume más. Pero me parece interesante contar qué se prueba hoy al volante de un monoplaza de Fórmula 1 durante un Gran Premio. Rápidamente después de la salida de atención del piloto se concentra en el cuadro del computador de abordo. El dato te da con cierta precisión si el ritmo que se está teniendo consentirá acabar la carrera. Puede ser que haya un adversario a la espalda que se podría fácilmente controlar, pero el computador dice que no: debes dejarlo pasar porque si continúas así se acabará el carburante. O bien puede ocurrir que haya un adversario delante que podría ser adelantado sin problemas, pero, apenas el piloto empuja un poco de más, el computador dice ahora que no.

sado y ha mejorado éste y, además, tiene a un piloto como Piquet que es, quizá, el mejor del momento. En teoría, sobre pista lenta la ventaja del Williams no debe ser tan evidente como en pista rápida. En la práctica no es así, porque el motor Honda de carrera puede ser regulado por el piloto a una presión de alimentación de cualificación, lo que significa que cuando no hay problemas en el consumo, Piquet y Mansell pueden correr con más presión que los otros y disponer de una potencia increíble.

Creo que Nelson tendrá una vida fácil este año, aunque no se puede olvidar al equipo McLaren. El motor Tag no parece estar a la altura del Honda, pero el chasis McLaren es más competitivo que el de los Williams y es, quizá, el mejor en disposición de carrera. Esto se puede comprender por el hecho de que McLaren utiliza cargas aerodinámicas inferiores respecto a los otros y, además, la impresión visual me hace creer en un mejor equilibrio.

Me doy cuenta de que la limitación del consumo a 195 litros puede ser un factor muy agradable para

Finalmente puede suceder que el computador indique que con este ritmo se puede finalizar justo justo la carrera. En este caso conviene ralentizar ahora un poco, porque la precisión de la medición tiene una cierta tolerancia y continuando así nos arriesgamos a quedarnos sin gasolina a pocos metros de la meta. Divertido, ¿verdad? Correr con un motor turbo sin limitación de presión sería sin duda muy peligroso a causa de la potencia excesiva. Pero si un nuevo reglamento permitiera una válvula pretarada, como en las carreras americanas de Fórmula Indy, el espectáculo estaría garantizado. Sería muy importante llevar el mejor motor (aquel con más caballos a igualdad de presión), pero el piloto podría hacer de verdad su profesión: correr lo más veloz posible.



Ayrton Senna



Boxes

Cours finalizó en tercer lugar.

EL próximo domingo en el Jarama se va a celebrar una prueba de Fórmula Ford puntuable para el campeonato portugués. En la carrera participarán dieciocho pilotos del país vecino y los españoles Pedro Bastos y Miguel Angel Zaragoza.

CON la llegada de la Fórmula Ford a España los preparadores extranjeros empiezan a moverse. Minister Power, uno de los más acreditados en esta

modalidad, va a ser representado en nuestro país por Richard Galvani y Carlos Abella.

ADEMÁS de la creación de la I Challenge Repsol, abierta a todos los pilotos inscritos en el Campeonato de España de Producción, la Empresa Nacional del Petróleo, EMP, patrocinará este campeonato aportando importantes premios. El vencedor tendrá 500.000 pesetas, mientras que el subcampeón y tercer clasificado recibirán 300.000 y 150.000 pesetas, respecti-

vamente. Para la Challenge las cifras se sitúan en trescientas, doscientas y cien mil pesetas, mientras que en cada carrera los diez primeros clasificados recibirán entre cien mil el primero y diez mil el décimo.

EMILIO de Villota se ha clasificado sexto en la segunda carrera de la Copa Porsche, celebrada en el circuito del Avus. Villota, que en carrera llegó a ir el primero, marcó el tercer mejor tiempo en entrenamientos, por detrás de Jochen Mass y Harald Grohs. Este campeonato se corre con los Porsche 944 Turbo.



RAFANEL Beltrán, que junto a Juan Serdá está corriendo la Fórmula Renault Turbo francesa, fue séptimo en la carrera disputada en el circuito de Albi y duodécimo en la disputada en Magny Cours. Por su parte, Juan Serdá, que ocupaba la pole position de la Challenge en Albi al quedar como primer reserva, fue segundo mientras que en Magny



BALLESTA



Sito Pons como Felipe González



J. M. CASANOVAS

EL Mundial de Motociclismo ha conocido en nuestro país épocas bien distintas, antes y después de la televisión. Hace diez años, por poner un ejemplo, no más de diez o quince mil espectadores acudirían al Gran Premio de España. Las andanzas internacionales de nuestros pilotos apenas merecían espacio en la prensa, eran ignoradas en las emisoras de radio y TVE se contentaba con dar el resultado... si Nieto ganaba.

Con el inicio de las retransmisiones en directo, la afición se ha desbordado, el Jarama se queda pequeño y nuestros ases arrastran más de una docena de enviados especiales en su periplo continental. Una vez más se confirma que de la mano de la televisión, un deporte con gancho puede dejar de ser minoritario en un tiempo récord. Máxime si se trata de una especialidad tan espectacular como las carreras de motos, que tienen la virtud que se viven con más intensidad desde casa —merced a un despliegue de cámaras excepcional— que in situ.

Con melancolía y resignación, nos comentaba Angel Nieto que antes, con varios títulos mundiales en los bolsillos, tenía que llamar a mil puertas para conseguir un patrocinador. En la actualidad, los sponsors se lanzan al motociclismo conscientes del impacto que tiene este deporte entre la juventud. Sin ir más lejos, Sito Pons en un año gana lo mismo que Nieto en la década de los

setenta. Otra prueba irrefutable, Derbi vende el carenado a Philips consciente de que es un buen negocio para ambas partes.

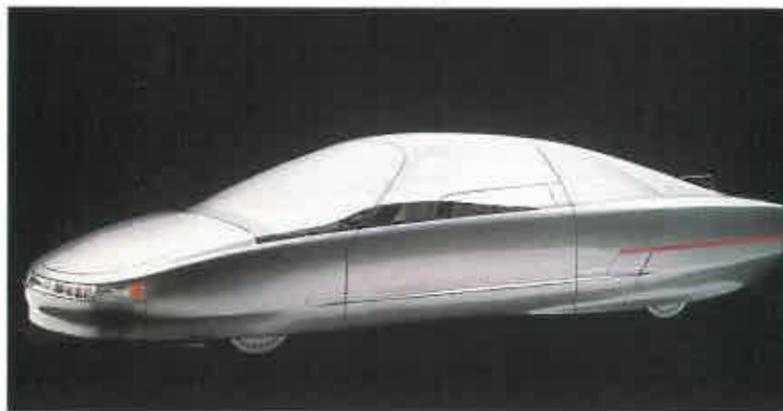
Cuatro datos reflejan perfectamente el «boom» que vive nuestro motociclismo. Junto al récord de escuderías nacionales —Derbi, Autisa, Honda y JJ—, nuestros pilotos son de verdad profesionales. Nieto compite otra vez en dos categorías, Joan Garriga entra en la puerta grande en Cagiva, Honda se toma todos nuestros pilotos en serio, Derbi alinea a tres motos y JJ se permite el lujo de fichar a un as inglés. Más no se puede pedir.

Sito Pons, a la espera de ser campeón del mundo, se ha convertido en un piloto codiciado. El sponsor de Boris Becker, Ellese, lo ha fichado a golpe de talonario —léase seis «kilos»—, lo que sumado a su contrato con Campsa, le asegura un buen pellizco. Por cierto, que Sito pidió 15 millones a Campsa y se tuvo que conformar con la mitad. El presidente de la compañía del INI, con una lógica socialista apabullante, comentó: «Si Felipe González tiene un sueldo anual de ocho millones, este chico no puede ganar el doble. Así que le dejaron en ocho millones, lo que no está nada mal...»

Para concluir, una mala noticia. Peligran las 24 Horas de Montjuich. El sponsor principal de las últimas ediciones, La Vanguardia, se ha retirado, y, a dos meses de la prueba, Peña Motorista Barcelona no se ve capaz de afrontar la organización. Se busca un sponsor salvador, porque si la carrera no se celebra este año, sería casi con toda seguridad su tumba.

SERIE FUTURO

82



FORD PROBE V

LA última realización de Ford en el campo de la aerodinámica es el Probe V, un prototipo experimental con un coeficiente de penetración aerodinámica de tan sólo 0,137, sobre el que se desarrollará un modelo de producción de la gama Ford de los años 90. Además del estudio aerodinámico, sobre el Probe V se ha desarrollado un profundo estudio ergonómico, con vistas a

realizar un modelo cómodo y amplio. Las puertas llegan hasta casi la parte central del techo, con lo cual el acceso no plantea problemas. La estructura del chasis es también revolucionaria, ya que son diferentes módulos hechos con paneles tipo «sandwich» unidos entre sí con materiales de vanguardia. Equipará un motor de cilindrada media con turbocompresor.



Motor 16

Vitruvio 30

BMW lleva a la cabeza su último avance motorista. El nuevo BMW System. Probablemente el casco más seguro jamás construido. Cómodo y funcional hasta en el mínimo detalle. Elaborado en fibra de vidrio de elevada resistencia y gran ligereza. Para llevarlo kilómetro tras kilómetro sin la menor molestia. Y con todo lo que

un auténtico piloto puede exigir: Perfil exterior altamente aerodinámico, optimizado en el túnel de viento. Tratamiento interior insonorizado. Pieza de barbilla completamente abatible. Visor con amplio ángulo de mira y protección anti-rama por ambas caras. Y con un nuevo y revolucionario sistema de ventilación interior que

filtra el aire de polvo y lluvia. Y proporciona un ambiente permanentemente renovado. Para ver sin vahos. Para respirar a fondo y viajar más fresco. El último avance motorista también lleva la firma BMW. Nuevo Casco BMW System. Véalo en los Concesionarios BMW. Y póngase a la cabeza.





FORD PROBE V

APUESTA AL FUTURO



MOTOR Disposición: Central transversal. Construcción: 4 cilindros en línea. Alimentación: Inyección, sobrealimentado por turbocompresor.

TRANSMISION Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual de 5 marchas.

DIRECCION Tipo: Cremallera asistida.

FRENOS Sistema: Disco a las cuatro ruedas, servo y sistema antibloqueo.

CHASIS Construcción: Modular con paneles tipo sandwich. Suspensiones: Independiente a las cuatro ruedas.



Motor 16

Sito Pons como Felipe González



EL Mundial de Motociclismo ha conocido en nuestro país épocas bien distintas, antes y después de la televisión. Hace diez años, por poner un ejemplo, no más de diez o quince mil espectadores acudían al **Gran Premio de España**. Las andanzas internacionales de nuestros pilotos apenas merecían espacio en la prensa, eran ignoradas en las emisoras de radio y TVE se contentaba con dar el resultado... si Nieto ganaba.

Con el inicio de las retransmisiones en directo, la afición se ha desbordado, el **Jarama** se queda pequeño y nuestros ases arrastran más de una docena de enviados especiales en su periplo continental. Una vez más se confirma que de la mano de la televisión, un

deporte con gancho puede dejar de ser minoritario en un tiempo récord. Máxime si se trata de una especialidad tan espectacular como las carreras de motos, que tienen la virtud que se viven con más intensidad desde casa —merced a un despliegue de cámaras excepcional— que in situ.

Con melancolía y resignación, nos comentaba **Angel Nieto** que antes, con varios títulos mundiales en los bolsillos, tenía que llamar a mil puertas para conseguir un patrocinador. En la actualidad, los sponsors se lanzan al motociclismo conscientes del impacto que tiene este deporte entre la juventud. Sin ir más lejos, **Sito Pons** en un año gana lo mismo que Nieto en la década de los

setenta. Otra prueba irrefutable, **Derbi** vende el carenado a **Philips** consciente de que es un buen negocio para ambas partes.

Cuatro datos reflejan perfectamente el «boom» que vive nuestro motociclismo. Junto al récord de escuderías nacionales —Derbi, Autisa, Honda y JJ—; nuestros pilotos son de verdad profesionales. **Nieto** compite otra vez en dos categorías, **Joan Garriga** entra en la puerta grande en **Cagiva**, **Honda** se toma todos nuestros pilotos en serio, **Derbi** alinea a tres motos y **JJ** se permite el lujo de fichar a un as inglés. Más no se puede pedir.

Sito Pons, a la espera de ser campeón del mundo, se ha convertido en un piloto codiciado. El sponsor de **Boris Becker**, **Ellese**, lo ha fichado a golpe de talonario —léase seis «kilos»—, lo que sumado a su contrato con **Campsa**, le asegura un buen pellizco. Por cierto, que **Sito** pidió 15 millones a **Campsa** y se tuvo que conformar con la mitad. El presidente de la compañía del **INI**, con una lógica socialista apabullante, comentó: «Si **Felipe González** tiene un sueldo anual de ocho millones, este chico no puede ganar el doble. Así que le dejaron en ocho millones, lo que no está nada mal...»

Para concluir, una mala noticia. Peligran las **24 Horas de Montjuich**. El sponsor principal de las últimas ediciones, **La Vanguardia**, se ha retirado, y, a dos meses de la prueba, **Peña Motorista Barcelona** no se ve capaz de afrontar la organización. Se busca un sponsor salvador, porque si la carrera no se celebra este año, sería casi con toda seguridad su tumba.



J. M. CASANOVAS

NUEVO CASCO BMW SYSTEM

LA SEGURIDAD BMW SE PONE EN CABEZA



Vitrucio 30

BMW lleva a la cabeza su último avance motorista. El nuevo BMW System. Probablemente el casco más seguro jamás construido. Cómodo y funcional hasta en el mínimo detalle. Elaborado en fibra de vidrio de elevada resistencia y gran ligereza. Para llevarlo kilómetro tras kilómetro sin la menor molestia. Y con todo lo que

un auténtico piloto puede exigir: Perfil exterior altamente aerodinámico, optimizado en el túnel de viento. Tratamiento interior insonorizado. Pieza de barbilla completamente abatible. Visor con amplio ángulo de mira y protección anti-rama por ambas caras. Y con un nuevo y revolucionario sistema de ventilación interior que

filtra el aire de polvo y lluvia. Y proporciona un ambiente permanentemente renovado. Para ver sin vahos. Para respirar a fondo y viajar más fresco. El último avance motorista también lleva la firma BMW. Nuevo Casco BMW System. Véalo en los Concesionarios BMW. Y póngase a la cabeza.



MONACO F-1: PROST POR TERCERA VEZ

SEMANAL
Motor 16
CEPSA

17 de mayo 1986

Núm. 134 • 200 ptas.

PROST

**YA ES
ESPAÑOL**



MINISTRO MAJÓ: COMO EVITAMOS LA CRISIS



PRUEBA DEL AUDI 100 AVANT CD

VW JETTA CONTRA VOLVO 360 GLE



Hasta la última gota...

Hasta la última gota, es importante que usted tenga confianza plena en el aceite de su automóvil.

Y, hasta la última gota, nadie mejor que el líder para ofrecerle esa confianza, en cualquier condición de marcha y a cualquier temperatura.

Hasta la última gota, el líder en aceites de automoción es Multigrado CEPSA 20W-40.

Porque, hasta la última gota, sólo Multigrado CEPSA 20W-40 le ofrece garantía y prestigio CEPSA.

Exija el líder. Le asegura el mejor rendimiento de su motor... hasta la última gota.

CEPSA MULTIGRADO



Un líder en su motor

