

EN SEPTIEMBRE
LLEGAN LOS JAPONESES



Mitsubishi Pajero



Nissan Auster



Honda Accord

AX
LA OFENSIVA
DE CITROËN



RENAULT 21: PRECIOS DE COMPETICION

DE ANGELIS: MUERTE DE UN PILOTO

PEQUEÑO MULTIUSO

RS TURBO



MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.597 c.c. (80x79,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección mecánica con turbo. Compresión: 8,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 48 litros. Potencia máxima: 130 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 18,4 mkg. a 3.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas delanteras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm, en cada marcha: 1.ª, 7,8 km/h.; 2.ª, 12,9 km/h.; 3.ª, 19,3 km/h.; 4.ª, 26,0 km/h.; 5.ª, 32,5 km/h. Embrague: Mando mecánico.

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

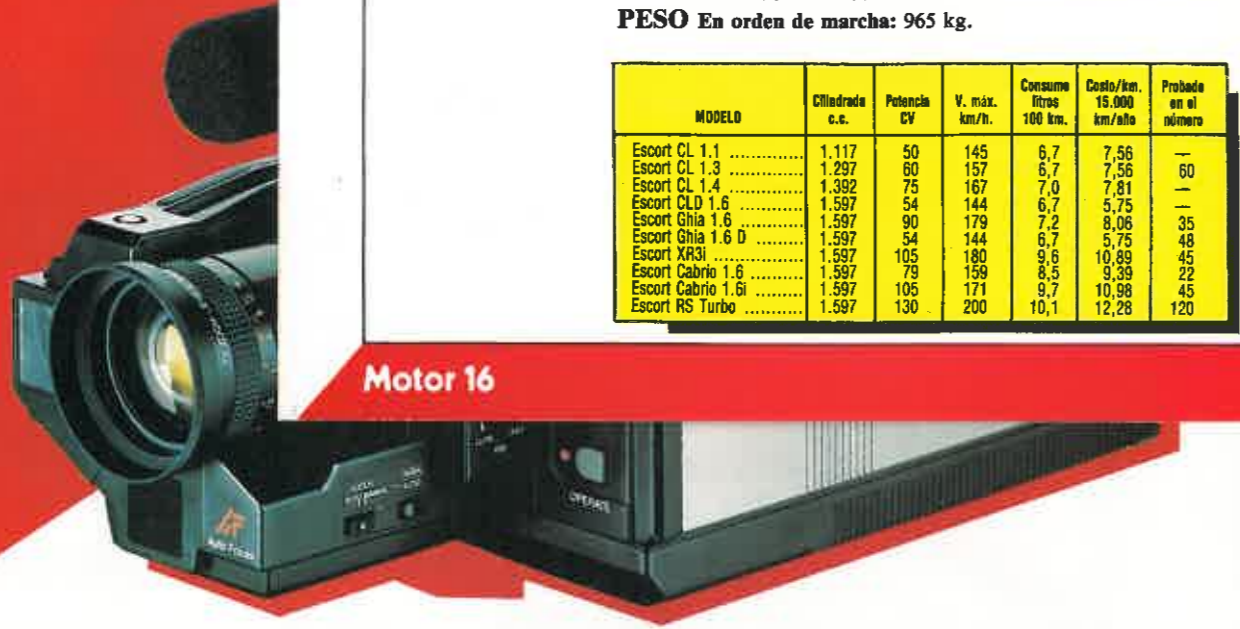
FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Lantas: De aleación, de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 190/50 VR 15.

PESO En orden de marcha: 965 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
Escort CL 1.1	1.117	50	145	6,7	7,56	—
Escort CL 1.3	1.297	60	157	6,7	7,56	60
Escort CL 1.4	1.382	75	167	7,0	7,81	—
Escort CLD 1.6	1.597	54	144	6,7	5,75	—
Escort Ghia 1.6	1.597	90	179	7,2	8,06	35
Escort Ghia 1.6 D	1.597	54	144	6,7	5,75	48
Escort XR3i	1.597	105	180	9,6	10,89	45
Escort Cabrio 1.6	1.597	79	159	8,5	9,39	22
Escort Cabrio 1.6i	1.597	105	171	9,7	10,98	45
Escort RS Turbo	1.597	130	200	10,1	12,28	120



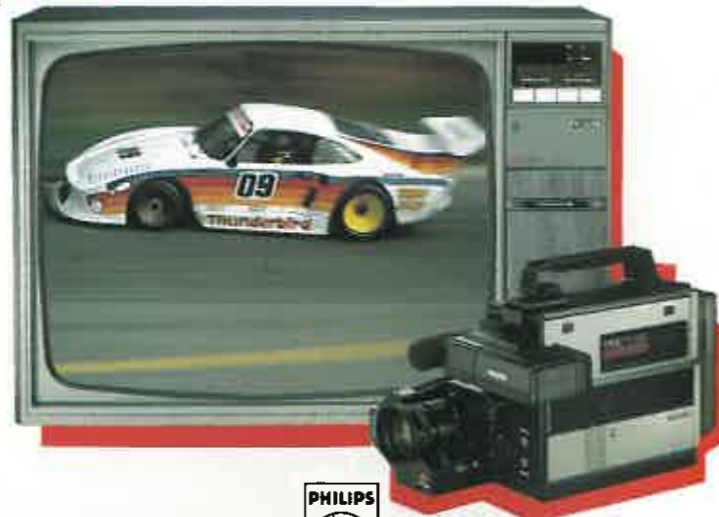
Motor 16

Cámara VHS Movie de PHILIPS

Piense en todo lo que espera de un video. Añada todo lo que le ofrece una cámara: Eso es la VHS Movie de Philips. Toda una cámara y todo un video juntos. **VHS Movie de Philips. Como cámara** es ligera, sencilla de manejo, con objetivo zoom macro, ajuste automático de las principales funciones, incluido el enfoque. Así usted puede dedicar toda su atención a crear imágenes, incluso a la luz de una vela (10 Lux), luz suficiente para que la VHS Movie de Philips consiga captar toda la acción en perfectas condiciones.

VHS Movie de Philips. Como video es un perfecto grabador/reproductor. En sistema VHS. Así usted podrá disfrutar, conectándola a su televisor, de las imágenes que haya grabado o de las cintas previamente grabadas, de video-club, etc. Hasta 4 horas en la misma cinta. Posee, además, todas las funciones de un video convencional: parada de imagen, búsqueda de imagen adelante y atrás, etcétera.

No lo piense, si quiere una auténtica cámara que, además, sea un video, VHS Movie de Philips. La videocámara.



PHILIPS

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. Ramirez.

Director: Félix Lázaro.
Subdirector: Alberto Mallo.
Redactor Jefe: Sergio Piccione.
Jefes de Sección: Francisco del Bilo (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); Lia Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

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

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

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

Sección Comprar y Vender: Fernando García. Directora Administrativa: María José Romero. Subdirector Administrativo: José Manuel Oter.

Director gerente: José Luis Virumbrales.

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

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

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

Es una publicación del GRUPO 16.

Director de Publicación: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIIP.

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

Difusión controlada por OJD.

SUMARIO



4 PUNTO DE MIRA	
8 LO ULTIMO	Citroën AX: Para otoño
12 ACTUALIDAD	Desembarco japonés
19 MERCADO	Ecos de la semana
20	Precios de coches nuevos
24	Precios de coches usados
25	Precios de motos
29	R-21: Precios de choque
30 AL VOLANTE	Lotus Excel SE



36 FRENTE A FRENTE Visa GTI/Uno Turbo/R-5 GT Turbo

44 COMPRAR Y VENDER

51 CUENTENOS SU CASO



52 DEPORTE Toneladas de carreras

55 La muerte de un piloto

58 A todo gas

60 Gran Premio de las Naciones

64 Jarama: Trofeo San Isidro

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Compradores de coches

A FORTUNADAMENTE, aunque algunos se empeñen en convencernos de lo contrario, cada día hay menos tontos en este país. Sobre todo cuando se trata de gastarse los dineros, y gastárselos de forma importante, como puede ser el caso de cualquier comprador de un automóvil. Esta consideración viene a cuento de un informe, bastante superficial por cierto, que publica en su último número la revista de la Dirección General de Tráfico, en el que se asegura que publicistas y fabricantes saben «que muchos compradores de coches hacen compras impulsivas y no racionales». Esta apreciación no nos parece correcta, aunque esté amortiguada por ese extraño tacto que tienen los fabricantes para anunciar sus productos.



Vender automóviles no es lo mismo que vender detergentes, aunque las tácticas de venta se aproximen en los dos casos. La diferencia está en que no es lo mismo gastarse mil pesetas que un millón. Y aquí precisamente está el error de los fabricantes, que piensan que un bello spot en televisión o una frase agresiva es suficiente para ganarse al futuro comprador. De eso nada. Los coches no son mejores porque nos lo diga «nuestra prima Encarna». Cada día que pasa el automovilista español sabe más del tema y estudia mejor su solución. Hay tres pasos importantes en este recorrido, en los que conviene meditar:

1. La necesidad.—El momento en el que el automovilista, por necesidad o capricho, decide cambiar su coche. Las imágenes que retiene en su memoria de un determinado modelo, indudablemente, no pasan desapercibidas.

2. La búsqueda.—El futuro comprador ya tiene la idea del modelo que le gusta. Conoce las preferencias de los que van a compartir con él el habitáculo del vehículo y hace partícipes de su idea a las personas entendidas en la materia que le son más próximas. Es justo en este momento en el que las revistas especializadas juegan un papel determinante. El comprador se fia de los expertos.

3. La viabilidad.—Después de conocer las distintas posibilidades y de haber sentido de cerca los modelos en los concesionarios se pasa al estudio de las distintas posibilidades de financiación. En esta recta final es cuando se pretende que las operaciones aritméticas coincidan con el precio del modelo que tiene «in mente». Es el momento de la decisión.

Con estos argumentos bien se puede asegurar que los compradores de coches son menos impulsivos y más racionales. Por ahí van los tiros.

La Videocámara



Cámara VHS Movie de PHILIPS

Piense en todo lo que espera de un vídeo. Añada todo lo que le ofrece una cámara: Eso es la VHS Movie de Philips. Toda una cámara y todo un vídeo juntos. **VHS Movie de Philips. Como cámara** es ligera, sencilla de manejo, con objetivo zoom macro, ajuste automático de las principales funciones, incluido el enfoque. Así usted puede dedicar toda su atención a crear imágenes, incluso a la luz de una vela (10 Lux), luz suficiente para que la VHS Movie de Philips consiga captar toda la acción en perfectas condiciones.

VHS Movie de Philips. Como vídeo es un perfecto grabador/reproductor. En sistema VHS. Así usted podrá disfrutar, conectándola a su televisor, de las imágenes que haya grabado o de las cintas previamente grabadas, de vídeo-club, etc. Hasta 4 horas en la misma cinta. Posee, además, todas las funciones de un vídeo convencional: parada de imagen, búsqueda de imagen adelante y atrás, etcétera.

No lo piense, si quiere una auténtica cámara que, además, sea un vídeo, VHS Movie de Philips. La videocámara.



PHILIPS

SERIE PRODUCCION



FORD ESCORT

EN enero del 86, el coche de Ford ha sufrido algunas mejoras mecánicas, sobre todo a nivel de suspensiones, e importantes retoques en la carrocería e interiores que le confieren un aspecto más moderno. Se fabrican distintos tipos de carrocería: dos o cuatro puertas, cubierta o descapotable, incluso una familiar que no se vende en España. La

variedad de motores también es grande y va desde el pequeño de 1,1 litros hasta el potente 1,6 con turbocompresor, pasando por uno de gasóleo con 54 caballos de potencia. Los Escort se distinguen por un buen acabado y tienen como pega más destacable los rebotes de la suspensión, a pesar de que ha ganado algo con respecto al modelo anterior.



Motor 16

31
LA RECONVERSION DEL SECTOR
PAG. 17 MOTOS:

Compradores coches

FUNDAMENTAMENTE, aunque alguien empuñe en convencernos de lo contrario, cada día hay menos tonos en este país. Sobre todo cuando se pierden los dineros, y gastárselos de frente, como puede ser el caso de un comprador de un automóvil. Esta viene a cuento de un informe, oficial por cierto, que publica en la revista de la Dirección General, en el que se asegura que muchos coches han impulsado las ventas. Esto nos parece un buen anuncio para automóviles no



es lo mismo que vender detergentes, aunque las tácticas de venta se aproximen en los dos casos. La diferencia está en que no es lo mismo gastarse mil pesetas que un millón. Y aquí precisamente está el error de los fabricantes, que piensan que un bello spot en televisión o una frase agresiva es suficiente para ganarse al futuro comprador. De eso nada. Los coches no son mejores porque nos lo diga «nuestra prima Encarna». Cada día que pasa el automovilista español sabe más del tema y estudia mejor su solución. Hay tres pasos importantes en este recorrido, en los que conviene meditar:

1. La necesidad.—El momento en el que el automovilista, por necesidad o capricho, decide cambiar su coche. Las imágenes que retiene en su memoria de un determinado modelo, indudablemente, no pasan desapercibidas.

2. La búsqueda.—El futuro comprador ya tiene la idea del modelo que le gusta. Conoce las preferencias de los que van a compartir con él el habitáculo del vehículo y hace partícipes de su idea a las personas entendidas en la materia que le son más próximas. Es justo en este momento en el que las revistas especializadas juegan un papel determinante. El comprador se fia de los expertos.

3. La viabilidad.—Después de conocer las distintas posibilidades y de haber sentido de cerca los modelos en los concesionarios se pasa al estudio de las distintas posibilidades de financiación. En esta recta final es cuando se pretende que las operaciones aritméticas coincidan con el precio del modelo que tiene «in mente». Es el momento de la decisión.

Con estos argumentos bien se puede asegurar que los compradores de coches son menos impulsivos y más racionales. Por ahí van los tiros.



36 FRENTE A FRENTE Visa GTI/Uno Turbo/R-5 GT Turbo

44 COMPRAR Y VENDER

51 CUENTENOS SU CASO



52 DEPORTE Toneladas de carreras

55 La muerte de un piloto

58 A todo gas

60 Gran Premio de las Naciones

64 Jarama: Trofeo San Isidro

66 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

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

Director gerente: José Luis Virumbrales. **Redacción, Administración, Servicios comerciales y publicitarios:** Calle Hermanos García Noblejas, 41. **Madrid-28037. Teléfonos:** 407 27 00 - 407 41 00. **Télex:** 43974 nyre e. **Suscripciones:** Concha R. Álvarez-Monteserín. **Teléfono:** 268 04 02-03. **Fotomecánica:** Promograf, S. A. **San Romualdo, 26. Madrid-28037. Imprime:** Lerner Printing Internacional, S. A. **Francisco Cerviá, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuyentes:** 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 pts. sin IVA. Costes de transporte incluidos.



En voz baja

- Los fabricantes de neumáticos van a modificar los códigos actuales. Hasta ahora, la letra «V» significaba 210 km/h de velocidad máxima. Dentro de pocos meses habrá la actual categoría «V», con 240 km/h de límite y una cuarta categoría, bautizada «Z», para velocidades superiores.
- La firma KKK, líder europea en la construcción de turbos, está próxima a lanzar una serie de compresores volumétricos, ante el auge que este elemento parece que va a tener en los próximos años. Según los expertos, el compresor volumétrico será la so-

lución óptima para los motores de cilindras pequeñas.

- Cien mil motores de 1.800 y 1.900 centímetros cúbicos, fabricados en los Estados Unidos, serán importados por Ford Europa para sus plantas de Gran Bretaña y Alemania. Por vez primera en muchos años, el flujo de componentes se ha invertido, lo que pone de manifiesto la importante recuperación de la industria americana.
- Si se llevan las restricciones hasta las últimas consecuencias, la importación de coches Mercedes puede tener problemas en los Estados Unidos, ya que parte del capital de esta compañía está en poder del Estado libio. Por si las moscas, Fiat quiere recuperar lo antes posible la parte de capital en poder libio, para lo que ha solicitado importantes créditos a la Banca internacional.



MINIATURA

FORMULA DE PLATA

El automovilismo y la joyería andan muy unidos en Salamanca. Primero es la maravilla creada por un salmantino, reproduciendo en metales nobles un Ferrari Testarossa, que fue premiado con un auténtico Ferrari. Ahora es una obra más modesta, no por ello menos valiosa, realizada por Pedro Cañas Hernández. Se trata de un llavero que reproduce un Fórmula 1 en plata. Cada pieza está hecha a mano y montada posteriormente, lo que resalta su valor artesanal.



NISSAN DIRECTOR JAPONES

JUAN Echevarría, presidente ejecutivo de Nis-

san Motor Ibérica, ha comunicado el nombramiento de Hiroshi Ariga como consejero-director general de Nissan Motor Ibérica. Hiroshi Ariga, de cincuenta años, licenciado en Ciencias Económicas, ingresó en Nissan en 1958, y ha desempeñado puestos de máxima responsabilidad en Estados Unidos, México, Reino Unido y Japón. Al mismo tiempo, comunicó que de acuerdo con el consejo de administración de Nissan en Japón, el vicepresidente ejecutivo de la compañía española, Shizuja Kaneko, regresará a Japón y continuará vinculado a Nissan Motor Ibérica como miembro no residente de su consejo de administración.

CEE

CONTROL A LOS DIESEL

LOS turismos y vehículos industriales con motor Diesel de la CEE tendrán



que respetar unas normas anticontaminación mucho más estrictas que las actuales y que serían semejantes a las ahora en vigor en Estados Unidos. La medida, que se pondría en marcha en el ámbito comunitario entre 1988 y 1991, es una propuesta realizada por la Comisión Europea, según la cual los automóviles con más de dos litros de cilindrada que salgan de las cadenas de montaje el 1 de octubre de 1988 no deberán emitir más de 0,42 gramos de partículas sólidas por metro cúbico, norma que no se cumple en la tercera parte de los coches que salen ahora al mercado.

IMPUESTO DE LUJO

SE DESCUBREN MAS FRAUDES

UNOS cuatro mil contri-buyentes han resultado perjudicados por un fraude superior a los mil millones de pesetas en el pago del impuesto de lujo, realizado por más de quince vendedores y concesionarios de automóviles en varias localidades catalanas, entre ellas Sabadell, Badalona, Igualada y Manresa. Los perjudicados por el fraude son compradores de vehículos a plazo que pagaron el impuesto al concesionario confiando en que éste lo ingresaría posteriormente a Hacienda, entregándoseles las cartas de pago al final de la operación. Estas irregularidades se efectuaron en abril de 1982.

MERCADO

LLEGAN LOS ESPECIALES

YA están en la calle varias versiones especiales de modelos ya conocidos que los fabricantes han lanzado de cara al verano. El Peugeot 205 L-coste con versiones de tres puertas, cuyo precio será 1.254.078 pesetas, y cinco puertas, 1.288.078; ambos equipan el motor de 1.442 centímetros cúbicos y 83 caballos de potencia. El Corsa Cup, que se ofrece con dos motores y carrocería de tres puertas. El 1.2 costará 999.911 pesetas, y 1.3, 1.042.866. El Fiat Uno Sting, versión especial con motor 903 c.c. y

45 CV., sobre carrocería de tres puertas, se ofrece al mismo precio del Uno Fire 45, 878.679 pesetas. El Seat Ibiza Del Sol ofrece los dos motores de gasolina.

Por su parte, Fiat Hispania, aprovechando el lanzamiento del Uno Sting, ha informado de la subida de precios de algunos de sus modelos: Dentro de la gama Uno suben alrededor de 30.000 ptas. los Fire tres y cinco puertas, y el Uno 70 SL, y 50.000 ptas. el Uno Turbo, los demás modelos no varían. En Lancia, el Y-10 Fire sube 28.000 ptas. y el Turbo 64.000 ptas. El Delta HF Turbo incrementa su precio final en 66.000 ptas.; el Thema 2.0 IE, en 36.000 ptas., y el Thema IE Turbo, en 135.000 ptas.



FESTIVALEO

CRUCERO EN MARRUECOS

MENUDA semanita se van a pasar los clientes de Valeo Distribución, que el próximo 23 de mayo partirán del puerto de Málaga, con destino a Marruecos, en el barco «Ciudad de Valencia». Casablanca, Agadir, Marrakech y Lanzarote son las escalas previstas en este tercer Festival. Durante los días que dure el viaje, los invitados disfrutará de una serie de fiestas y concursos en los que se pondrán en juego numerosos premios que, sin lugar a dudas, harán las delicias de los clientes más importantes de esta firma. Esta es, sin duda alguna, una buena forma de incentivar las ventas.



ROBOS

DESARTICULADA OTRA RED

CUATRO personas, su-puestas integrantes de una red internacional de traficantes de coches robados, han sido detenidas en los alrededores de Madrid por la Guardia Civil, acusados de

sustraer automóviles en Alemania Federal para venderlos después en España. El valor de lo incautado a estas cuatro personas, dos españoles, un colombiano y un mexicano, asciende a veinte millones de pesetas. La práctica que realizaban para camuflar los vehículos es la conocida como el *violin*.

COMERCIO

FIAT COQUETEA CON CHRYSLER

FIAT y Chrysler están manteniendo conversaciones para alcanzar un acuerdo comercial mediante el cual la marca italiana podría volver al mercado norteamericano después de una ausencia de varios años. Las propuestas están siendo estudiadas por directivos de las dos compañías y contemplan modelos específicos de la gama Fiat, que podrían ser vendidos en Estados Unidos a través de la red de distribución de Chrysler, y viceversa. Desde Turín se insiste en que la intención es alcanzar únicamente un acuerdo comercial, ya que la idea de un intercambio de acciones no se ha pensado en ningún momento.



Verde y Rojo

- El esfuerzo de FASA Renault por ofrecer los R-21 en el mercado español a precio competitivo no debe pasar inadvertido a los futuros compradores. No cabe más que las mejores felicitaciones y que cunda el ejemplo.
- Tras los arrepentimientos de primera hora, un grupo de constructores, en el seno de la BPICA, quiere volver a resucitar el grupo S e insistir en

el grupo B. Tras este grupo está Jean Todt, francés, claro.

- Una de las ideas más originales de las últimas semanas, la del concesionario VAGMA (Fiat-Lancia), que regala un abono para las corridas de la feria de San Isidro.

- Colorado de ira dedicado a los «irresponsables» que ni siquiera en época de elecciones se acuerdan de los automovilistas, y son capaces de cortar un carril justo el día en que Madrid celebraba su fiesta patronal. ¿Se imaginan las consecuencias?

IBIZA del Sol

HECHO PARA SU GENTE



Aquí lo tienes. Es el nuevo Ibiza del Sol. Un nuevo modelo de la gama Ibiza '86. Y está listo para que te pongas de punta en blanco.

De punta, porque todo en él ha sido concebido para estar en cabeza. Por su potencia Porsche. Por su sólida estructura creada por Karmann. Y por su avanzada línea diseñada por Giugiaro.

Y en blanco. Este es el color exclusivo del Ibiza del Sol. Tan exclusivo como él mismo. Presta atención. De entrada, es de serie limitada. Muy pocos van a poder disfrutar de este coche. Y además, lleva extras pensados para ti: Techo solar elevable, llantas y spoilers blancos, asiento trasero parcialmente abatible, nueva tapicería de

diseño exclusivo, etc.

Acércate a tu concesionario SEAT, y ponte de punta en blanco con el nuevo Seat Ibiza del Sol.

(1.028.755 Pts., precio final. IVA incluido).

IBIZA DEL SOL 



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.



de algunas versiones del Visa, puesto que a partir de la primavera de 1987 comenzarán a salir también de la factoría gallega, de cara a su comercialización en nuestro país en la segunda mitad del año.

El Citroën AX es un utilitario en la línea del Peugeot 205 y el Fiat Uno. Exteriormente es algo más corto que aquéllos —mide tres metros y medio— pero ha sido estudiado de forma de ofrecer una excelente habi-

tabilidad. En principio se ofrecerá en una sola versión de carrocería, con dos puertas laterales y portón trasero, pero para más adelante está prevista una versión de cinco puertas.

La carrocería es de líneas

muy aerodinámicas. Para su diseño definitivo se han tenido muy en cuenta los datos obtenidos del vehículo experimental Eco 2000, que fue presentado hace dos años en el Salón de París. El fabricante anuncia un coefi-



CITROËN AX

ESPAÑOL EN EL 87

UNA de las novedades del próximo Salón de París, que abrirá sus puertas el próximo mes de octubre, será el Citroën AX, el nuevo modelo de la marca francesa que se coloca entre las gamas del Visa y el BX. Aunque en principio coexistirán el nuevo AX y el Visa, el nuevo modelo irá poco a poco reemplazando a éste hasta su total desaparición. Esto no creará ningún problema de producción en la factoría española de Vigo, que tenía encomendada la fabricación en exclusiva

El Citroën AX está destinado a reemplazar al Visa.

SIERRA SPORT 2.0 INYECCION

DISEÑO EN ACCION

Inyección electrónica Bosch L-Jetronic en un motor de 2.000 c.c., regulado por ordenador. 5 velocidades y más potencia. 115 CV dispuestos a todo.

El Sierra Sport ha sido diseñado para entrar en acción. Capaz de acelerar de 0 a 100 en sólo 10 segundos. Y de alcanzar los 190 Km/h.

Todo en él es dinámico. Incita a la acción. 3 puertas. Volante de competición. Suspensión deportiva. Barra estabilizadora trasera. Asiento del conductor regulable en altura.

Así es el Sierra Sport 2.0 i. Diseño. Potencia. Acción. Domínalo.



SIERRA. LA FORMA DEL EXITO.



Diseño y Calidad

ciente aerodinámico de 0,31, que de confirmarse lo convertiría en el más aerodinámico de los coches pequeños. Hasta ahora la mejor cifra en este terreno la había obtenido el Fiat Uno, que tiene un CX de 0,34.

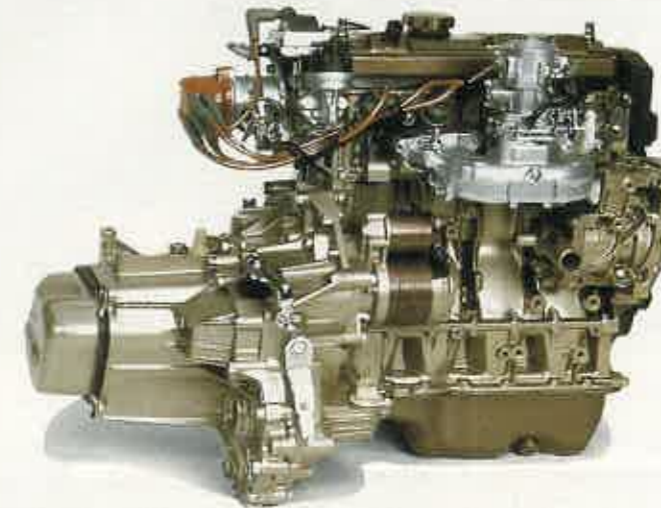
En su interior, se anuncia espacio para cinco pasajeros. De todas formas ha sido tratado en forma de modularlo en función de la ocupación y la carga. Se puede ampliar el maletero en caso de una menor ocupación del habitáculo. Por supuesto, los asientos traseros son abatibles sea parcial que totalmente.

Inicialmente se ofrecerá en tres motorizaciones, las tres de gasolina. De momento no se ha incluido ninguna mecánica diesel, pero ésta no queda completamente descartada, puesto que el motor XUD 17 cabe perfectamente bajo el capot motor de este modelo. Este motor es el que llevan los Visa Diesel. Los motores previstos para el lanzamiento son un 954 centímetros cúbicos de 45 caballos; un 1.124 centímetros cúbicos de 55 caballos; y un 1.360 centímetros cúbicos de 65 caballos. Si los motores de 1.124 y 1.360 centímetros cúbicos son los mismos que han equipados diversas versiones de los Visa y de otros motores de Citroën y Peugeot, en cambio el 954 centímetros cúbicos es un motor completamente nuevo. Se trata de un motor de cuatro cilindros casi gemelo por sus características al motor Fire. Como se recordará, el motor Fire es un desarrollo conjunto de Fiat y el grupo PSA, en que parte del estudio se centró en la forma de construirlo por medio de robots. Una vez terminado el trabajo de investigación, Fiat se puso manos a la obra y construyó una factoría robotizada en Termoli para abastecer sus necesidades en este tipo de motores.

PSA, en cambio, acuciada por problemas económicos, prefirió abstenerse de una empresa semejante y siguió tirando de sus motores tipo Douvrin —familia a la que pertenecen los 1.124 y 1.360— pese a que el AX te-



El salpicadero, pese a su nuevo diseño, recuerda el del Visa



Detalle del motor TU 954 c.c. de 54 caballos. Semeja al Fire de Fiat



Citroën anuncia un coeficiente aerodinámico de 0,31, que sería el mejor de su categoría

nía previsto emplear el motor fruto de la colaboración con Fiat. Todo parece indicar que al final Citroën se ha decidido a sacar partido de la inversión realizada a medias con la marca italiana y ha preparado un motor, construido con métodos tradicionales, pero con características semejantes a la del Fire. Esto es coherente con lo realizado en el Eco 2000, el prototipo experimental que ha precedido al lanzamiento del modelo, en el que se utilizó un motor Fire de tres cilindros y 750 centímetros cúbicos.

De todas formas, la cilindrada es algo diferente. Mientras que el Fire de Fiat tiene 999 centímetros cúbicos, el motor TU —así lo denominan en Citroën— se queda en 954 centímetros, que se obtendrían con la utilización de unos pistones más estrechos, manteniendo en cambio la misma carrera. En cualquier caso, la potencia para los dos motores es la misma, pues ambos fabricantes anuncian 45 caballos. Y el consumo debería ser tan bajo en el motor francés como lo es en el italiano.

Para transmitir la potencia al suelo se han previsto cajas de cambio de cinco marchas para todos los motores. También habrá una de cuatro marchas, aplicable a la versión más barata del motor TU.

La dirección es a cremallera, los frenos son de disco en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras; la suspensión independiente en las cuatro ruedas, con amortiguadores y muelles en el tren delantero y amortiguadores y barras de torsión en el trasero. Todo esto, con un peso muy contenido, puesto que la versión más ligera pesará 640 kilos y la más completa, 695.

Además de las versiones de que ya hemos hablado y de la carrocería de cinco puertas, el AX también tendrá una versión deportiva, que debería reemplazar al Visa GTI.

Hasta que comience la producción en Vigo, el coche se fabricará en la factoría de Aulnay sous Bois, en Francia.

Sergio Piccione



La sociedad ICA, constituida con capital de Mercedes Benz España, importará los Mitsubishi. Será una de las marcas mejor representadas. El modelo Galant se fabrica con motores 1.6, 1.8 Turbo, 2.0 y 2.0 Turbo

Mil doscientos vehículos fabricados fuera de las fronteras europeas, japoneses en su mayoría, van a ser importados en breve en España con arancel reducido, dentro de la política liberalizadora de nuestro comercio una vez integrados en la CEE. La marca Nissan se llevará la mejor tajada.

MIL TURISMOS EN SEPTIEMBRE

DESEMBARCO JAPONES

DESDE hace unos meses, una comisión dependiente de la Secretaría de Estado de Comercio ha estudiado la importación limitada con bajo arancel de vehículos procedentes de la denominada zona C del GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio), que acoge a Asia, África y América, para dar cumplimiento a los acuerdos rubricados en su día con la Comunidad Económica Europea. Ahora, la Administración va a dar vía libre a 1.200 vehículos (1.000 turismos y 200 vehículos comerciales), según ha podido saber MOTOR16. Hasta el momento actual, la importación contingentada de vehículos de esa zona estaba limitada a 25 unidades.

Esta «liberalización», que en algunos sectores se ha querido vender como una compensación a las inversiones que algunas marcas extranjeras, especialmente asiáticas, están realizando en nuestro país, no es más que la respuesta a los compromisos de España una vez en la CEE. En estos mismos días, y más concretamente el pasado 14 de mayo, el «Boletín Oficial del Estado» publicaba una orden del Ministerio de Economía y Comercio por la que se abre un contingente arancelario al 17,4 por 100 para la importación de automóviles de Suecia. La razón estriba en el acuerdo de libre comercio industrial vigente entre la CEE y la EFTA (Asociación Europea de Libre Comercio) que

afecta a nuestro país. En concreto, las protestas de la EFTA provenían de Suecia, único país miembro fabricante de automóviles, que ha conseguido así que se abra un contingente de 400 unidades, de las que, según la misma orden, 143 corresponden a los vehículos entre 1.275 y 1.990 centímetros cúbicos, y 257 hasta 2.600 centímetros cúbicos. Según las fuentes consultadas por esta revista, la distribución del contingente no creará problemas, ya que las pequeñas cilindradas corresponden a modelos Saab y las grandes a Volvo.

Otra cuestión es la del contingente de terceros países. En principio, desde la aparición en el «BOE» de la orden

El Toyota Celica, que hace años fue el coche más vendido en el mundo, se caracteriza por su variedad de versiones. El modelo cumbre es el Supra.



En los países comunitarios que ya importan coches japoneses, el Civic CRX, de Honda, ha plantado cara a típicos deportivos por su buen precio y comportamiento.



correspondiente, los importadores tienen un plazo de treinta días para presentar su plica ante las instancias de Comercio. Después será este Ministerio el que distribuya el contingente, de

acuerdo a un criterio básico: el nivel de inversiones, de capital, de mano de obra y los proyectos de futuro de las marcas solicitantes. Es por eso que tanto en la Administración como en el sector

de importadores se piensa que la parte del león se la va a llevar Nissan.

El tema, sin embargo, no queda circunscrito a Japón. Otros países están atentos a estos movimientos, y uno de



Nissan Motor Ibérica tendrá un papel principalísimo en esta operación. El Bluebird es una típica berlina de categoría media, al estilo del Renault 21.



Estilo europeo y mecánica japonesa. Esta es la clave del éxito logrado por más de un japonés, como es el caso del Nissan Silvia, que, en versión dos litros Turbo, desarrolla 190 caballos y alcanza 215 km/h.

Para el todo-terreno Pajero, de Mitsubishi, incluso se ha pensado en un cambio de nombre, bautizándolo Montero, cambio que no puede considerarse un acierto si se tiene en cuenta la extraordinaria imagen del Pajero, un vehículo que incluso ha ganado el Rallye Paris-Dakar. Abajo, el deportivo Starion y el pequeño Colt.



El Hyundai Pony, fabricado en Corea y diseñado por Giugiaro, podría ser importado por el carrocer catalán Emelba,



hasta ahora especialista en la fabricación de carrocerías especiales.

Un todo-terreno excepcional, previsto por Toyota para el mercado español: el Land Cruiser.



El último grito japonés es el Honda Legend, modelo de prestigio con motor seis cilindros.



Un dos litros que hace furor en Europa es el Honda Accord, de brillante comportamiento.



ESTA SEMANA

MOVIDA EN VW POR SEAT

La creación de un nuevo puesto en el consejo de administración de la firma germana Volkswagen, cuya misión, entre otras cosas, sería la de controlar financieramente la empresa española Seat, ha provocado una crisis interna en VW. Según se comenta en la prensa de Alemania Federal, ya que desde la empresa el tema no ha trascendido, el origen del conflicto estaría en la decisión de crear ese puesto, tomada por el presidente de VW, Carl Hahn, sin consultar con los restantes miembros del consejo, y oponiéndose además a la opinión del encargado

de finanzas de la firma, Rolf Selowski. Hahn, últimamente muy fortalecido por la brillante marcha de la marca y que hace poco ha sido reelegido para ese puesto durante un periodo de cuatro años, estima que el nuevo miembro del consejo ocuparía la denominada cartera de control, una función similar a la de un inspector de finanzas, encargado de vigilar el proceso de compra de Seat, así como los intereses que la empresa alemana posee en Estados Unidos, Iberoamérica, China y Nigeria. Sin embargo, las dificultades que el propio Hahn está encontrando para dar salida a su idea dentro del consejo, probablemente le obligarán a dar marcha atrás toda vez que dentro de

la empresa existirá en el futuro un controlador de finanzas, pero dependiente directamente de Selowski, proyecto que se consideró necesario crear cuando la firma alemana se lanzó a la aventura con la ruinosa adquisición de la firma Triumph-Adler, donde se mal invitaron 1.500 millones de marcos. Respecto a la firma del acuerdo con Seat, el plazo final está previsto prácticamente para principios de junio, ya que aunque los escollos derivados de la «exigencia» de garantías han sido completamente superados, las exigencias jurídicas, detalles que según algunas fuentes no justifican el retraso de la firma, han ido postergando los planes iniciales. La respuesta se conocerá en plena campaña electoral.

ellos es Corea. Según informa el corresponsal de MOTOR16 en Cataluña, José Luis Aznar, la firma Emelba está en conversaciones con la empresa coreana Hyundai con el fin de convertirse en su importador para España. La negociación está casi ultimada y, de hacerse realidad, España sería el segundo país europeo que importará estos coches, que ya se distribuyen en Italia. Los modelos básicos de esta marca coreana son tres: un dos volúmenes de tamaño medio, el Pony, con motorizaciones de 1.300 y 1.500 centímetros cúbicos, y otros dos de dos volúmenes, con motorizaciones de 1.400 y 1.600 centímetros cúbicos. También se especula con que alguna marca europea quiera importar algún

modelo fabricado en Iberoamérica, y más concretamente en Brasil, aunque hasta el momento este extremo no ha podido ser confirmado. Pero lo que está claro es que el contingente va a ser el 95 por 100 japonés. Exceptuando a Nissan, que es evidente que va a jugar un papel de mucho peso, otras marcas comienzan a tomar posiciones, según ha podido saber esta revista. En concreto, el importador de Toyota, Nipauto, se muestra decidido a entrar en lo que ellos consideran una pequeña porción de la tarta, importando modelos de alto segmento, como el Cellica, en pequeño número, y del todoterreno Land Cruiser, que absorbería la mayor parte de su cupo. Por otra parte, se acaba de constituir una nueva

sociedad denominada ICA (Importadora y Comercializadora de Automóviles), que, con capital de Mercedes Benz España, va a importar cuatro modelos de Mitsubishi: Colt, Galant, Starion y Pajero. Este último, pese a ser muy conocido por este nombre por su participación en diversas pruebas internacionales, se comercializará en España como Montero. Queda, por último, Honda, que hasta el momento no ha tomado ninguna decisión sobre el cupo. Sin embargo, se especula con dos de sus modelos: Accord Legend y Civic CRX, que siempre han estado en el punto de mira de esta marca para comercializarlos en nuestro país.

Raúl R. Sáez

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

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

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

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

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

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

Conducir un Audi 90 es aho-

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

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



A la vanguardia de la técnica.



Conducirlo acabará siendo su deporte favorito.



A la chita callando, el sector español de la motocicleta está saliendo del bache. De la mano de Montesa y con la ayuda de la Administración, las marcas Ossa y Bultaco van a ser reflotadas. Más adelante, nuestro país, al alimón con Italia, va a presionar a la Comunidad para que en Bruselas se preste más atención a la industria de las dos ruedas.

LA RECONVERSION LLEGA AL SECTOR

ARRANCAN LAS MOTOS

DENTRO de escasas fechas, la empresa Montesa va a adquirir formalmente las marcas Ossa y Bultaco, tras el acuerdo a que se ha llegado con el Ministerio de Industria y Energía, negociado desde el verano pasado. Este plan contempla la concesión de unas subvenciones por parte de la Administración de 500 millones de pesetas, de los que 225 millones están destinados a financiar los excedentes laborales de Montesa (unos 280 puestos de trabajo), mientras que el resto —275 millones— están destinados a la compra por parte de Montesa de las marcas, tecnología y maquinaria de las desaparecidas empresas Ossa y Bultaco.

Con este acuerdo se cierra un proceso abierto en 1978 con la suspensión de pagos de Ossa, a la que siguió un año más tarde Bultaco. Montesa resistiría el deterioro hasta 1983. La historia había sido muy simple. Estas tres empresas españolas, con tecnología propia y que exportaban la mitad de su producción a toda Europa, además de a Estados Unidos, Canadá y Australia, no pudieron con la competencia japonesa ni con la crisis económica generalizada tras el primer choque petrolero de 1973.

Hacia 1981, el Estado prometió apoyar al sector, y después de tres años de negociaciones, estudios y un cambio sustancial de Gobierno, se llega a un «no» a la reconversión desde la Administración. Las tres empresas se desca-

Quinientos millones de pesetas reflotarán en principio los tres empresas del sector de la motocicleta.



Juan Cañellas, responsable de Montesa «Prendemos mantener la red exterior»

pitalizan, pierden tecnología y mercados. Sólo Montesa mantendría una cierta vitalidad a la espera de una solución.

En el pasado verano se intenta dar una solución al tema. El director gerente de Montesa, Juan Cañellas, afirma a MOTOR16 que «se solicitan 500 millones de pesetas no para Montesa, sino para cerca de los 900 trabajadores que durante los tres años y medio per-



didados han consumido su seguro de desempleo. El plan, además, intentaba salvar lo salvable de las tecnologías de las tres marcas y los posibles mercados de Bultaco y Ossa».

Una vez de acuerdo la Administración, ahora se están solventando los problemas jurídicos, que se centran especialmente en Bultaco, ya que la operación por la cual sus antiguos trabajadores debían adquirir en subasta los bienes de la empresa se ha retrasado bastante. En Ossa, los trabajadores ya habían realizado este proceso.

El futuro es ahora más halagüeño. Para Cañellas, «Montesa está encauzada y sigue su camino». La producción se va a centrar en la modalidad de trial, con el modelo 304, y se está preparando una versión todoterreno con el punto de mira no sólo en el mercado interior, sino en el de la exportación a Francia e Italia. Según Cañellas, «no queremos perder la red exterior. De nuestra producción actual, que ya es casi de 600 unidades mensuales, vamos a destinar el cincuenta por ciento a la

exportación, aunque falten motocicletas en España. Y esa producción irá a más».

Una vez las marcas y la tecnología Ossa y Bultaco en poder de Montesa, ésta preparará un plan para su explotación, «poniéndolas en manos —dice Cañellas— de aquellas personas o grupos que ofrezcan garantías para su explotación. Su producción sería distinta a la nuestra y mantendrían una estructura industrial independiente. Sería un reflotamiento de marcas, no de empresas». De momento no hay aún ningún grupo interesado, y previsiblemente no habrá ninguna proposición desde el extranjero. En este sentido se señala que el acuerdo Montesa-Honda no tiene nada que ver con la operación.

Hablando de este tema la semana pasada con el ministro de Justicia (véase número 134), Joan Majó se refería a la práctica, y en breve, conclusión de un acuerdo que probablemente debería haberse resuelto antes. «Salvo los problemas jurídicos con los acreedores —declaraba a MOTOR16—, estamos dispuestos a ayudar a que Montesa dis-



España e Italia presionarán en Bruselas
La CEE ha desatendido a las dos ruedas

ponga de los activos de Ossa y Bultaco.»

Esta actitud tiene mucho que ver con la nueva estrategia que en el campo de las dos ruedas va a plantear España ante los órganos de la CEE. Decía Majó que «la presencia española en la Comunidad debe significar necesariamente la revisión en algunos casos de políticas comunitarias sectoriales. Hasta ahora, en la Comunidad el tema de las motocicletas se ha dejado de lado. Se pensaba en Europa que no existían fábricas de motocicletas y que se debería dejar campo libre a Japón. Frente a esta idea sólo estaba la oposición de Italia. Pues bien, ahora ya somos dos. Si la CEE no ha tenido en cuenta este sector, ahora tiene dos países que en absoluto han pasado del tema. Nuestra presencia en Bruselas —concluía el ministro— reforzará este frente hispano-italiano, ya que la producción de motocicletas debe empezar a contar en el espacio económico de los «doce»».

Raúl R. Sáez

Queremos que hagas carrera.

Ahora tienes la gran oportunidad:
El Primer Campeonato Nissan 4 x 4.

En los Concesionarios Nissan encontrarás las bases para participar en las pruebas puntuables. Estúdiatelas a fondo y presenta tu inscripción; que para hacer carrera y alcanzar la gloria, éste es el camino, y por cierto muy llano porque Nissan te ayuda con **7 millones de pesetas en Primas de salida, premios por carrera y finales, más bonificaciones por compra de un Patrol y recambios.**

Si desea más información sólo tiene que llamarnos al teléf. (93) 335 55 33.

Pruebas puntuables para el Primer Campeonato Nissan 4 x 4

- Campeonato de España de Rallyes sobre tierra.
- Copa de España de Trial 4 x 4.
- Copa de España de Rallye-Cross.
- Rallye-Raids.



PIRELLI

Valeo

MONROE



FANTA



Los Japoneses.

LORENTE - MUSSONS

EGOS DE LA SEMANA



RENOVARSE O MORIR

EN los últimos tiempos viene habiéndose con insistencia de la renovación que va a sufrir el decrepito parque automovilístico de nuestro país (véase MOTOR16, número 125). Las medidas que van a tratar de renovar, aunque parcialmente, este parque, apuntan en dos direcciones: el endurecimiento de los criterios a la hora de pasar la inspección técnica y, la segunda, la prima de achatarramiento.

Según ha podido conocer MOTOR16, estas revisiones, que se llevarán a cabo en las estaciones de ITV, serán todo lo estrictas que la reglamentación comunitaria exige. De todos modos, faltan en nuestro país todavía muchas ITV, que retrasarán la puesta en marcha de estas revisiones masivas. No menos de cinco años tardarán en ponerse al día la actual lista de espera.

En cuanto a la prima por achatarramiento, no ha dejado de especularse sobre la cuantía de dicha prima. Todos los indicios apuntan hacia algo menos de 100.000 pesetas, dependiendo del momento en que entre en vigor. Se habla también de dos primas diferentes, en función del tipo, marca y antigüedad del coche. En todo caso, parece absolutamente decidido la obligatoriedad de que el coche haya permanecido durante los dos últimos años en poder de un mismo propietario. Esta prima, así como las facilidades crediticias, se encaminarán obligatoriamente hacia la adquisición de una categoría determinada de automóviles. Todo apunta hacia un límite de cilindrada de 1.600 c.c. de gasolina o 2.000 c.c. en diesel.



A las anteriores versiones, gasolina y diesel, se añade ahora una, con el conocido motor de 1.360 centímetros cúbicos y 60 caballos.



NOVEDADES: FURGONETA CITROËN C-15

CITROËN Hispania acaba de presentar a los medios informativos una nueva versión de la popular C-15, un derivado de turismo que hasta ahora existía con motor de gasolina (1.124 c.c.) y diesel (1.360 c.c.) y que ahora se amplía con el motor 1.360 y 60 caballos.

Líder de este segmento del mercado, la reciente aparición de las Renault Express y su versión 1.400 habían dejado desasistido el subsegmento que ahora Citroën ofrece. Se quiere, en definitiva, ofrecer la versatilidad de un vehículo derivado, con la potencia de un auténtico coche de turismo. Esta potencia es además primordial para el transporte de mercancías de más peso y para el desenvolvimiento en carretera con cierta agilidad.

La nueva C-15 ofrece una caja de cambios de cinco velocidades, servofreno y un equipamiento idéntico al del turismo Visa 11 RE, con el unido aditamento del retrovisor exterior derecho, al margen claro está de las modificaciones en la carrocería. En nuestro crite-

rio, sólo el portón posterior, de doble hoja, presenta aspectos criticables, sobre todo, desde el punto de vista de visibilidad posterior.

LOS PRECIOS Y SU COMPETENCIA

CITROËN	
C-15 1400	877.500
C-15 E	812.112
C-15 E Mixta	853.664
C-15 Diesel	1.020.096
C-15 D Mixta	1.060.304

RENAULT	
Express 1400	865.312
Express 1400 Combi	911.680
Express D	1.004.416
Express D Combi	1.050.784

SEAT	
Trans Cerrada	690.256
Trans Acristalada	728.784

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	-	389.900
XL-200 Pils-D	196	18	-	406.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.988

HUSQVARNA

125 XC	124	-	-	436.700
250 XC	246	-	-	476.400
500 XC	488	-	-	487.000
125 WR (End.)	124	-	-	447.300
248 WR (End.)	238,4	-	-	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	-	-	484.500

JAWA

350	343,6	33	-	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	57	178	649.800
KZ 550 S	553	55	-	739.987
KLR 600 E	594	45	-	690.150
GPZ 600 N	592	75	-	890.750
GPZ 900 N	898	115	-	1.148.750

KTM

05 125 End.	123,6	31,5	-	456.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	-	409.500
GS 250 End.	238,6	44	-	464.000
MX 250	238,6	45	-	464.000
GS 300	300	48	-	450.000
Baja 600	500	-	-	522.000
GS 600	558	45	-	515.000

LAMBRETTA

125 Electr.	123	8	-	166.806
200 Lince	198	9,7	-	181.953
200 Electr.	198	9,7	-	198.523

LAVERDA

1000 RGB	987	94	-	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DG 7 125	124,6	-	-	297.309
DG 7 212	212	-	-	296.800
DG 3 R	-	-	-	360.000
CHESTA	348,8	-	-	340.000
DG 11 4 Tiempos	348,8	-	-	389.900

MZ

ETZ 250*	243	21	130	269.000
----------	-----	----	-----	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Cota 242	242	-	-	219.700
Cota 330	327,8	-	-	277.400
Cota 330 Tlal	327,8	-	-	289.600
Enduro 80 H7	74,8	-	72	175.300
Enduro 250 H7	248,3	-	119	245.500
Enduro 360 H7	348,6	-	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	228.600
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	123,5	12	-	294.200
250 2-C	238,5	25	120	334.000
350 K 2	344,1	39	160	595.000

MZ

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

PUCH

X-10	48,8	-	-	79.400
Maxi	48,8	-	-	96.400
Maxi PA	48,8	-	-	100.300
Maxi Pa Negra	48,8	-	-	102.400
Monza L	48,8	-	-	130.400
Lido Varo	73	6,5	-	208.000
74 M-82 FD	71,8	8,8	-	238.316

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Drada	74	8,5	-	1183.000
Marathon MR-80	75	14	-	204.500
Marathon Enduro	90	20	-	307.000
Marathon Cross	90	20	-	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	398	-	-	1.035.000
GSX 550 ES*	549	55	152	885.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.046.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000

VESPA

Vale	49,7	-	-	85.120
Vespa	49,7	-	-	99.456
Vespa ALX	49,7	-	-	105.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.780
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	121,1	6,8	100	158.108
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,6	100	196.000
Ve 150	149,5	8,2	100	219.849
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
Ve 200	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 90*	72,3	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	58	180	598.000
XS 400	389	45,5	176	586.200
XT 600*	595	44	165	631.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	105	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.087	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA

PINTAR EL COCHE

MAX Meyer Ibérica, filial española de Max Meyer Duco S.p.A., empresa líder italiana fabricante de pinturas especiales para la reparación de carrocerías de coches, y una de las de mayor relieve dentro del grupo de empresas Varasi,



ha puesto en marcha un plan de expansión y desarrollo para potenciar en nuestra Península el conocimiento y uso de su gama de productos. Eduardo Prats Montejo, es el director general de Max Meyer Ibérica.



GUIA SOBRE RUEDAS

LA Guía Pirelli de España permite una visión de conjunto de todas las peculiaridades, en muchas ocasiones desconocidas, de nuestro país. Esta completa obra por cantidad de datos, profundidad informativa de su contenido y estructura, permite encontrar de forma inmediata las múltiples oportunidades que ofrece la carretera.

COCHES BRAVOS

VAGMA, concesionario oficial en Madrid de Fiat Lancia, sorteó el pasado día 10 de mayo unas entradas para los toros y un abono para todas las corridas de la Feria de San Isidro entre los clientes que en el mes de abril habían comprado un coche.

DUERO ARRIBA

REMONTAR el Duero desde su desembocadura en tierras portuguesas hasta su nacimiento en la provincia de Soria es el objetivo de la expedición que el próximo 30 de mayo saldrá desde Madrid y que invertirá ocho días en realizar el recorrido por el cauce del río. El viaje, que se llevará a

cabo en dos lanchas neumáticas Zodiac con motores Tohatsu de 15 caballos con apoyo desde tierra.

SONIDO IRVING

EN el marco de Expomóvil 86 se presentó la marca de equipos de sonido para automóviles Irving. Esta marca, acreditada ya en el resto de Europa, expuso una amplia gama de modelos capaz de satisfacer las necesidades más exigentes. La firma Tex, S. A., de Barcelona, es la importadora en España de estos productos.



BMW K-100RS

Vitrinito 30

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

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

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



RENAULT 21 PRECIOS DE COMPETICION

UNOS precios de choque para el Renault 21 han sido la noticia automovilística de la pasada semana. FASA-Renault ha afinado mucho a la hora de marcar los precios de su última creación, que empezará a venderse el 1 de junio en las versiones GTS y TXE, dejando para septiembre la diesel GTD (1.875.433 pesetas de precio final).

El nuevo Renault 21 va a ser preferentemente un rival de los Citroën BX y Volkswagen Passat, en este momento los coches más vendidos de su segmento. Pero además va a dar un bocado importante a modelos que, bien por

tamaño, bien por precio, en principio podrían considerarse en otra línea. Tal es el caso de coches como el Peugeot 505 GL o el Volkswagen Santana. Pero lo cierto es que el R-21, con sus 4,46 metros de longitud, tiene un empaque que en nada envidia al del Peugeot 505, por ejemplo.

De los importados son el Ford Sierra y el Opel Ascona los más próximos. También son los más vendidos y es previsible que el R-21, con un nivel de equipamiento más destacable, también afecte a sus ventas. Por ejemplo, el 21 TXE incorpora de serie elementos tales

como ruedas de aluminio, cerraduras y elevalunas eléctricos, faros antiniebla o el cuadro de instrumentos electrónico, un gadget que puede atraer a más de un posible cliente. El GTS cuenta también con cerraduras y elevalunas eléctricas, así como faros antiniebla.

Entre las opciones, únicamente dos: aire acondicionado (126.217 pesetas) y pintura metalizada (23.275 pesetas).

Según las estimaciones previas de Renault del nuevo modelo, que se fabricará a un ritmo de 200 unidades/día, se venderá un 80 por 100 de la versión GTS y un 20 por 100 de la TXE.

FRENTE A SUS RIVALES

	Renault 21 GTS	Audi Montego Mayfair	Citroën BX 16 TRS	Fiat Regata 160	Ford Sierra Laser 1.6	Opel Ascona LS 1.6	Peugeot 505 GL	Talbot Solara 1.6	Volkswagen Passat 1.6
Precio	1.649.647	1.795.975	1.648.068	1.570.795	1.696.643	1.642.342	1.728.584	1.474.717	1.719.120
Cilindrada (c.c.)	1.721	1.994	1.580	1.585	1.796	1.598	1.971	1.592	1.781
Potencia (CV)	90	100	92	100	90	90	108	90	90
V. máx. (km/h.)	185	174	176	180	178	170	175	167	173
Consumo (l/100 km) ..	7,8	8,0	7,7	8,8	8,2	8,3	9,8	8,3	8,0

	Renault 21 TXE	Alfa Romeo 75 2.0	MG Montego EFI	Citroën BX 19 GT	Ford Sierra Laser 2.0	Opel Ascona GLS 1.8	Volkswagen Santana GX 3
Precio	1.890.883	2.020.149	2.014.974	1.823.202	1.797.477	1.924.533	2.583.088
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.962	1.994	1.905	1.993	1.796	1.921
Potencia (CV)	120	128	112	105	105	115	115
V. máx. (km/h.)	200	195	180	185	187	187	188
Consumo (l/100 km) ..	8,9	10,5	9,0	8,0	8,7	9,1	9,2



Despégate con el Nuevo Citroën Visa GTI. Ahora con 115 C.V.

Se avecina una nueva avalancha de objetos voladores. Más rápidos. Más potentes que nunca.

Son los nuevos CITROËN VISA GTI, equipados con una auténtica bomba de relojería en forma de poderoso motor, capaz, ahora, de desarrollar 115 C.V. y alcanzar cifras de velocidad objetiva en torno a los 192 km/h.

Un coche que en carretera es visto y no visto, pero que en ciudad atrae sobre sí todas las miradas.

Porque, entrando en detalle, el VISA GTI ofrece un equipamiento y un acabado tan espectacular como su agresivo y aerodinámico aspecto exterior.

Venga a probarlo.

Verá lo que es un deportivo con todas sus consecuencias.

VISA GTI (115 CV)	
Velocidad máxima:	192 km/h.
Aceleración:	0-100 Km/h. 8,8 sg.
Consumos:	90 Km/h. 6,1 l/100 Km.
	120 Km/h. 8,0 l/100 Km.
Consumo Urbano	9,2 l/100 Km.

LOTUS EXCEL SE EL MITO DOMADO

El nombre Lotus habla por sí solo de carreras, de prestaciones salvajes y de victorias en Fórmula 1; subirse a un coche que es hermano de los que han llevado a la victoria Clark, Rindt, Fittipaldi, Andretti o el mismo Ayrton Senna produce una cierta sensación de respeto, y cuando se acciona la llave de contacto es imposible evitar un leve escalofrío, estamos ante una verdadera máquina de carreras.

El Lotus Excel SE es un magnífico deportivo de lujo, un auténtico coche de gran turismo; una máquina rápida, fácil de conducir, briosa, con unos frenos impresionantes, con un cambio que

seduce por precisión y suavidad, un coche con un acabado de ensueño. El Excel SE es un capricho mecánico que sale a la calle por más de ocho millones de pesetas, un hijo de dos genios, Colin Chapman, responsable de la mecánica, y Giorgio Giugiaro, responsable de la carrocería, capaz de atraer las miradas enamoradas de los ecologistas más acérrimos, de los «verdes» más radicales.

El estilo de competición del Excel SE está presente en mil y un detalles, pero es un estilo amansado en el que no tiene cabida la violencia, un estilo que permite a cualquier usuario, incluso a aquellos con menos experiencia al volante, mantener un verdadero juego amoroso con la velocidad y con las curvas sin temor a un mal trago.





No es nada frecuente ver un Lotus por nuestras calles o carreteras y son pocos los que podrían reconocer a simple vista la belleza de este deportivo puro.



El estilo de carreras tiene también su parte negativa en determinadas situaciones. El motor del Excel SE, un cuatro cilindros con dieciséis válvulas, se muestra bastante rebelde en el momento de arrancar, sobre todo si hace mucho calor; es una mecánica muy potente cuando funciona a todo trapo, pero no tiene fuerza a bajo régimen, es poco elástica; la suspensión pide a gritos carreteras en buen estado, ya que en caso contrario agita a los ocupantes sin contemplaciones; mientras que el estilo aerodinámico de la carrocería, la forma especial de la parte posterior, resta mucha visibilidad, sobre todo en el momento de aparcar.

UN FORMULA 1 DE CALLE

El Lotus Excel SE es un coche que ha nacido al lado de los Fórmula 1 más pretigiosos de la marca, y eso se nota en el diseño de las suspensiones. El Excel va sobre raíles en cualquier tipo de curva siempre que el piso se encuentre en buen estado, las ruedas se agarran al asfalto con energía y no hay el menor problema de comportamiento. La precisión de comportamiento del Excel SE, que es la precisión de un verdadero deportivo, se estropea un poco si la carretera o la autopista tiene juntas transversales mal igualadas; al pasar por esos pequeños baches se nota un salto brusco del tren trasero que descoloca todo el conjunto. A poca velo-

FICHA TECNICA

LOTUS EXCEL SE

MOTOR Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 2.174 c.c. (95,29 x 76,2 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Dos carburadores dobles. Compresión: 10,9 a 1. Tipo de carburante: Super. Capacidad del depósito: 67 litros. Potencia máxima: 183 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 22,8 mkg a 5.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Cinco marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 8,1 km/h.; 2.ª, 14,1 km/h.; 3.ª, 21,6 km/h.; 4.ª, 26,6 km/h.; 5.ª, 34,1 km/h. Embrague: Mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera con servo. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 7 x 15 pulgadas. Neumáticos: 215/50 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.079 kg.

cidad es sólo un estremecimiento, pero cuando se circula a un ritmo rápido, a más de 150 o 160 kilómetros por hora, se nota un culebreo que invita a levantar el pie del acelerador.

El Excel SE tiene una suspensión dura, ideal para circular deprisa por asfaltos bien cuidados. En el circuito del Jarama el Lotus iba como la seda, la carrocería no se inclinaba lo más mínimo y tampoco se notaban cabeceos desagradables, ni al acelerar ni al frenar.

La cosa cambia cuando el piso tiene muchas arrugas. Si se va despacio, los pasajeros sienten en sus espaldas todos y cada uno de los pliegues, pero en cuanto se rueda con cierta ligereza desaparece el traqueteo.

Los frenos son muy buenos, de quitarse el sombrero. Los cuatro discos autoventilados se asocian a unos neumáticos de tamaño más que respetable para actuar como verdaderas garras. En el Lotus Excel da gusto frenar, ya que se conoce de antemano la distancia que el coche necesita para detenerse. El tacto del pedal es estupendo y la fuerza de frenado se puede dosificar con precisión; el recorrido del pedal es corto y el tramo muerto, el tramo en el que no actúa el sistema, es mínimo, como en los coches de carreras.

La dirección también se merece un buen aplauso; el hecho de empuñar un volante de cuero firmado por Giugiaro ya predispone a dar un juicio favorable, pero a la hora de la verdad, con el coche en marcha, se refuerza esa pri-

mera impresión. El mecanismo es muy directo y gracias a la servoasistencia no es necesario hacer el menor esfuerzo. El coche se aparca con un dedo y cuando se conduce con cierta rapidez se siente en las muñecas toda la información necesaria para no perder el tacto.

MECANICA CAMPEONA

El motor del Excel SE es una verdadera fiera que pide a gritos un pie derecho fuerte, un pie que machaque el acelerador sin contemplaciones. Por debajo de las tres mil revoluciones por

minuto es un motor soso, que tose, que se atraganta con la gasolina enviada por los dos carburadores de doble cuerpo. El tema cambia en cuanto se supera la barrera de las 4.500 revoluciones por minuto. A partir de ese instante salen a relu-

LOTUS, EL NOMBRE DEL MISTERIO

La insignia que distingue a todos los Lotus, la insignia marcada con las cuatro iniciales del fundador de la marca, Anthony Colin Bruce Chapman, es ahora mismo el distintivo de una firma gloriosa que ha acumulado casi cien victorias en Grandes Premios de Fórmula 1, una marca que todavía sigue corriendo tras el éxito.

Se conoce el significado de las iniciales del escudo Lotus, pero se desconoce por completo el origen de esa palabra mágica. Nadie en el mundo ni en la marca, con excepción de Ethel, la viuda del desaparecido Colin Chapman, conoce el origen de ese nombre. Muchos piensan en una flor, otros piensan en juego de letras, pero nadie quiere arriesgarse en un pronós-

tico exacto, un juicio que descubra el misterio encerrado tras esas cinco letras.

Colin Chapman, el brujo de la ingeniería mecánica, creó su primer coche en el garaje de Ethel, la que entonces era su prometida, y poco tiempo después abandonó su puesto en las

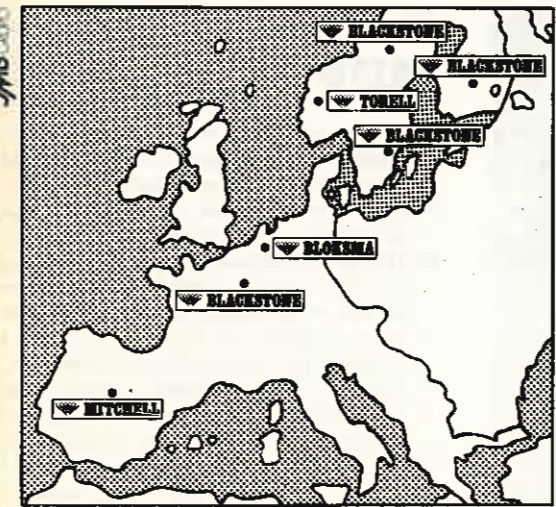


Fuerzas Aéreas británicas como diseñador de aviones de guerra para dedicarse al automóvil. Entre las paredes desnudas de aquella nave nació el primer modelo Lotus, una especie de cajón con cuatro ruedas de bicicleta que vio la luz a finales de los años

cuarenta: era el Lotus Mark 1, el modelo 1, un vehículo de posguerra que servía para participar en pruebas de habilidad, en trial automovilístico, algo muy distinto de la velocidad de los fórmulas.

A partir de ese momento todo fue fácil para el genio de Chapman. Sus conocimientos sobre aviones, su saber sobre todo aquello referente a aerodinámica y al empleo de materiales ligeros fue suficiente para poner en marcha una nueva época dentro del mundo de la competición. Aún hoy, treinta años después del nacimiento de sus primeros monoplazas de Fórmula 1, se siguen utilizando sus ideas básicas. En el capítulo de turismos deportivos el primer éxito fue el Lotus Mark VII, el Lotus Seven, un biplaza de calle que acumuló miles de victorias en los circuitos. Después fueron naciendo máquinas maravillosas como el Elan o el Europa.

HAGA SU NEGOCIO CON EMPRESAS SERIAS.



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



AIRE ACONDICIONADO

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

BLACKSTONE EUROPEAN GROUP

cir los ciento ochenta y tres caballos de potencia, verdaderos caballos de carreras, que saltan a la palestra en medio de un sonido ronco y duro, un sonido que no deja ninguna duda sobre el carácter de la mecánica.

Este cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas tiene un largo historial a sus espaldas: fue el motor que la marca puso a punto para correr en la antigua Fórmula Dos, con Fittipaldi y Peterson como pilotos estrellas, pero no dio buenos resultados, por lo que pasó a los coches de carretera, en los que se ha mostrado siempre como una verdadera fiera. Es un motor que tira con mucha fuerza, pero sin demostrar ninguna brusquedad; es un motor que se conduce con la misma facilidad con la que se lleva un utilitario.

La caja de cambio es un verdadero regalo; el mecanismo tiene una precisión asombrosa y para pasar de una marcha a otra tan sólo hace falta un leve giro de la muñeca. Las marchas van entrando con un chasquido noble, en el más puro estilo deportivo, y es imposible equivocarse al pasar de una velocidad a la otra. La posición de la palanca de cambio es inmejorable.

La transmisión tiene un carácter energético que refuerza la personalidad del motor. Las cinco velocidades permiten explotar toda la energía encerrada en el cuatro cilindros Lotus. La falta de elasticidad del conjunto, la falta de respuesta a bajo régimen, no es culpa de la caja de cambio, sino del motor, que no funciona bien cuando no respira a pleno pulmón.

COMO ANILLO AL DEDO

El Lotus Excel SE es un auténtico gran turismo, un deportivo con dos plazas delanteras magníficas y dos posteriores muy justas en lo que se refiere a espacio, pero cómodas, incluso en viajes largos.

El Excel SE deslumbra por su deco-



Volante de cuero, con costuras a mano
Demasiado horizontal para resultar cómodo



La tapicería es de cuero
En un exquisito color azul, es sólo uno de sus innumerables detalles de categoría



EL SECRETO DE UN POTRO CENTRAL

LOS Lotus de carretera han utilizado siempre un sistema constructivo tan sencillo como eficaz: un potro central con dos horquillas en sus extremos, un potro de metal al que se han ido atornillando todos los elementos mecánicos y las distintas piezas de la carrocería. Esa especie de columna vertebral es la responsable de la rigidez.

El Excel SE, uno de los modelos más jóvenes de la marca, también hace uso de esa misma técnica constructiva. La gran viga central recibe en su interior toda la transmisión, mientras que el motor va dispuesto en la parte central



Uno de los pocos coupés que van quedando en un mercado, cada día más condicionado por los expertos en marketing.



Una mecánica excepcional para unos resultados que no van a defraudar a nadie. Discretamente, sin querer ofender a nadie, la identificación en la parte lateral.



ración interior. El cuero tratado a la inglesa, por un lado, el cuero con un aroma agradable y cosido con todo el esmero del mundo, y la madera noble del cuadro de mandos, por otro lado, dan un aire aristocrático al conjunto, un tono que sabe ser acogedor e invita a empezar en el acto un largo viaje.

La accesibilidad no es nada excepcional, aunque las puertas sean muy grandes. El Lotus es bajito y para entrar o



salir hay que hacer algunas contorsiones. Para llegar a salir de la plaza trasera se necesita la flexibilidad de un contorsionista. El espacio libre entre el respaldo abatido del asiento delantero y el marco de puerta, un espacio obstruido además por el cinturón de seguridad, es verdaderamente mínimo.

Una vez sentados dentro el panorama cambia por completo: las butacas delanteras recogen el cuerpo a la perfección y la forma anatómica del conjunto no admite ninguna queja; la base tiene la longitud apropiada para personas de talla comprendida entre 1,65 y 1,75 metros, mientras que el respaldo se adapta bien a todas las espaldas y la zona lumbar cuenta con un pequeño cojín neumático que puede hincharse hasta lograr la curvatura anatómica.

Las dos plazas traseras son justas co-

mo un guante. Las personas que se sientan en cualquiera de los dos sitios quedan encajadas de cintura para abajo, dispuestas para aguantar sin problemas todas las curvas.

La postura de conducción es ideal para ir deprisa. El volante es regulable en altura, los pedales están bien situados y la palanca de cambio cae bajo la mano derecha de una forma natural. El acelerador y el freno van muy próximos entre sí, lo que permite hacer la maniobra del puntatácón, el no va más de la conducción deportiva, con la misma elegancia y efectividad que Ayrton Senna. El embrague se acciona con una suavidad absoluta.

El cuadro de mandos es completo y se lee de un solo vistazo. Los relojes son redondos y tienen un estilo muy clásico.

La visibilidad hacia delante es fenomenal, pero hacia atrás se ve poquísimo. La zaga, al estar muy levantada, obliga a «aparcar de oído», ya que no se ve nada, ni por la ventanilla trasera ni por el retrovisor interior. El acabado del Lotus Excel SE es casi perfecto. El nivel de equipo es muy alto y el aire acondicionado se incluye como elemento de serie.

Angel Marco
Fotos: Alex Pyof

FRENTE A FRENTE

**VISA GTi 115 CV,
UNO TURBO, R-5 TURBO**

**PEQUEÑOS Y
POTENTES**



LOS diez caballos suplementarios que ha recibido el Citroën Visa GTi, que le permiten ahora presumir de 115 caballos, le han dado un nuevo atractivo para los usuarios de este tipo de coches, auténticas bombas de las carreteras, que bajo una carrocería de modelos muy utilitarios esconden mecánicas que sobrepasan los 100 caballos. En el caso del Visa todo ese conjunto de prestaciones, conducción divertida y una presentación de estilo deportivo se puede

FIAT UNO TURBO i.o.
Precio en la calle:
1.384.915 ptas.

VIRTUDES

- Velocidad máxima y aceleraciones.
- Consumo.
- Frenos.

DEFECTOS

- Manejo del cambio.
- Asientos poco envolventes.
- Embrague poco progresivo.

obtener por menos de un millón cuatrocientas mil pesetas. Justo en ese precio están también el R-5 GT Turbo y el Fiat Uno Turbo, que tienen características semejantes, con excepción de que sólo disponen de dos puertas laterales. Aunque realmente es más bien el Visa la excepción, pues en todo este grupo de coches, incluidos los de precios más elevados, como el Peugeot 205 GTI, el Visa es prácticamente el único que ofrece las cuatro puertas.

Volviendo al enfrenta-

CITROËN VISA GTI 115CV
Precio en la calle:
1.394.225 ptas.

VIRTUDES

- Reprises fulgurantes.
- Comportamiento.
- Frenos.
- Caja de cambios.

DEFECTOS

- Dirección dura.
- Maletero escaso.
- Detalles de acabado.
- Ruidos aerodinámicos.

miento del nuevo Visa con el R-5 GT Turbo y el Fiat Uno Turbo, el coche fabricado en Vigo se muestra como el más nervioso de los tres, pero en cambio es menos rápido en velocidad punta. También es el que más consume y es que se ve penalizado por un motor sensiblemente más grande que el de sus rivales, y un cambio de relaciones más cortas, gracias a las cuales consigue esas recuperaciones fulgurantes de que hablábamos un poco más arriba, que obligan a que el mo-

tor funcione a un régimen más elevado que el de sus dos rivales con motores turbo, que en principio no es una solución mecánica para obtener potencia que funcione particularmente económica.

En estos tres coches, por su especial carácter, conviene valorar también lo depurado de su mecánica. Y en este aspecto, el Renault es el que sale peor parado. Su motor es el viejo tipo Sierra, cuyos orígenes coinciden con los del R-8, que sigue rindiendo perfectamente en

RENAULT 5 GT TURBO
Precio en la calle:
1.381.511 ptas.

VIRTUDES

- Velocidad máxima y aceleraciones.
- Consumo.
- Comportamiento.
- Frenos.

DEFECTOS

- Suspensión dura.
- Plazas traseras poco amplias.
- Pérdidas de motricidad.

condiciones normales a costa de un mayor nivel de ruidos y vibraciones. Pero en cambio la solución del carburador soplado por un turbo, económica para el fabricante, tiene el inconveniente de la poca duración de la correcta puesta a punto, cosa que no puede ocurrir en el Uno Turbo, que dispone de un motor más moderno, con árbol de levas en cabeza y un sistema de inyección electrónica, intercooler, etcétera.

Al mismo nivel tecnológico que el Uno está el Visa

con su motor —el XU de Peugeot— atmosférico, pero equipado con un sistema de inyección electrónica que asegura un buen funcionamiento durante largo tiempo.

En el apartado de las transmisiones, al margen de que la del Visa tenga unos desarrollos más cortos que los de sus rivales, en la valoración de la facilidad de manejo hay que poner delante a los dos coches de origen francés, cuyas cajas de cambio son más precisas y rápidas que las del Uno, que además tiene un embrague menos progresivo que los de aquellos.

En el capítulo de la dirección, los hombres de Citroën han tomado el toro por los cuernos, dotando a un coche de un mecanismo digno de un coche de rallies. Rápido y preciso, pero terriblemente pesada. El Fiat y el Renault han optado por unos mecanismos intermedios en los que no se pierde de vista que, a pesar de todo, se trata de coches para una utilización normal y ha montado mecanismos más suaves. Fiat acierta en el justo medio, consiguiendo el mejor compromiso entre suavidad y rapidez.



El R-5 GT Turbo tiene unas reacciones bastante violentas cuando se rueda rápido.



El Fiat Uno Turbo es el mejor compromiso entre estabilidad y confort.



El Visa es muy progresivo en su comportamiento. La dirección resulta un poco pesada.

AL VOLANTE

EQUILIBRIO DEL UNO

ES la confrontación directa de tres diferentes soluciones mecánicas en busca de lograr esa potencia por encima de los cien caballos. Por un lado, Citroën opta por el grupo propulsor de mayor cilindrada; Renault ofrece una cilindrada intermedia, pero añade un turbo-compresor a su motor habitual de carburador; finalmente, Fiat se queda con la cilindrada más pequeña, pero su motor es el más refinado, mecánicamente hablando, al estar alimentado por un sistema de inyección electrónica y un turbo. Los resultados son semejantes.

Citroën acaba de llegar a los 115 caballos a base de dar más alegría a regímenes altos a su motor, que antes se quedaba en los 105 caballos; Renault siempre ha anunciado 115 caballos en el R-5 GT Turbo gracias a un reglaje más deportivo del motor que el que monta en el R-11 Turbo; en cuanto al Uno, de momento, Fiat lo mantiene en 105 caballos, pero esta es una solución circunstancial, en busca del mejor equilibrio entre prestaciones y consumo, pero en un coche con motor turbo, lograr una mejor potencia es cosa fácil.

Pese a la diferencia de diez caballos con respecto a sus rivales, el Uno se defiende bien. Es tan rápido como el Renault en punta y ambos lo son más que el Citroën,

pese a que ha mejorado algo con respecto a la versión de 105 caballos. A éste le perjudica una aerodinámica menos refinada que la de sus rivales, en particular que el Uno.

La revancha se la toma el Visa en las recuperaciones, en las que es netamente más brillante que los dos coches con motor turbo, en los que siempre hay una pérdida de tiempo hasta que el motor llega al régimen en que el turbo empieza a soplar con fuerza. En aceleraciones, la ventaja es para el Renault por delante del Uno y el Visa, ambos por este orden.

Pasando al consumo, los dos coches con motor turbo se muestran sensiblemente más económicos. Al Visa le pesan, por un lado, esa ae-

rodinámica de la que ya hemos hablado; por otro, el que lleva el motor de mayor cilindrada; y finalmente el que su caja de cambio es la de relaciones más cortas, que siempre imponen un régimen de giro más elevado para una misma velocidad.

En lo que se refiere al funcionamiento del motor, resultan más agradables el Visa y el Uno. El Visa, como vehículo atmosférico, responde con progresividad, como también lo hace el coche italiano, en el que casi no se nota la entrada del turbo. En cambio, el Renault es mucho más brusco, siendo muy sensible el tirón que se produce alrededor de las 2.800 revoluciones por minuto, por debajo de las cua-

les la potencia es escasa. Pero ese es el precio que ha tenido que pagar la marca francesa para obtener esos diez caballos suplementarios con respecto al motor del 11 Turbo, también muy progresivo.

En lo que se refiere al comportamiento, los tres están a gran altura, pero de nuevo el Fiat Uno Turbo resulta el mejor compromiso. Su suspensión no resulta tan dura como la de sus rivales de esta prueba y esto se nota no sólo en el confort, sino también en la estabilidad del coche sobre pavimentos ondulados, en los que se evita el que el coche rebote constantemente obligando a no perder la trayectoria co-

mo ocurre en el R-5, que va tarado excesivamente duro. Es el que tiene el comportamiento más neutro de los tres y el que resulta menos cansado de llevar rápido, tanto por su docilidad como por la suavidad de su dirección. El Visa es prácticamente igual de eficaz, aunque su comportamiento difiere un tanto del Uno en razón de una mayor facilidad para deslizar el eje trasero una vez se ha entrado en la curva, lo que ayuda al conductor a terminar de negociar. Su dirección, en cambio, muy directa y precisa, resulta excesivamente pesada.

El R-5 es el que resulta más complicado de llevar rápido. Por un lado, la

brusquedad con que entra la potencia en aceleración le hace perder en ocasiones algo de capacidad motriz y en cualquier caso produce una cierta flotación del tren delantero que en ocasiones hay que corregir con el volante para mantener la trayectoria. Por otro lado, a partir de ciertos límites, su eje trasero también desliza en curva, pero con una cierta brusquedad desagradable. Es el coche que obliga a una conducción más concentrada cuando se va rápido. Y es también el que agita más inmisericordemente a sus ocupantes en razón de que dispone de la suspensión más dura. En cambio, al igual que el Uno Turbo, en razón del sistema de sobrealimentación que absorbe muchos ruidos, resulta sensiblemente menos ruidoso que el Visa.

FICHA TÉCNICA

	CITROËN VISA GTI	FIAT UNO TURBO	RENAULT 5T TURBO
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal 4, en línea	Delantero transversal 4, en línea	Delantero transversal 4, en línea
Número de cilindros	1.560 c.c.	1.301 c.c.	1.397 c.c.
Cilindrada	5 apoyos	5 apoyos	5 apoyos
Cigüeñal	Arbol levas en cabeza	Arbol levas en cabeza	Arbol de levas lateral
Distribución	Inyección electrónica	Inyec. electr. y turbo	Carburador y turbo
Alimentación	10,2 a 1	8 a 1	7,9 a 1
Compresión	Gasolina super	Gasolina super	Gasolina super
Tipo de carburante	43 litros	50 litros	50 litros
Capacidad del depósito	115 CV a 6.250	105 CV a 5.750	115 CV a 5.750
Potencia máxima	Par máximo 13,1 mkg a 4.000	15 mkg a 3.200	16,8 a 3.000
Par máximo			
TRANSMISION			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambio	De cinco marchas	De 5 marchas	De 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 4. ^a	23,9 km/h.	27,2 km/h.	27,4 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5. ^a	29,5 km/h.	32,9 km/h.	35,0 km/h.
DIRECCION			
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante entre topes	3,25	3,5	3,75
Diámetro de giro	10,6 m.	9,4 m.	10,4 m.
FRENOS			
Sistema	Disc. vent./tambor	Disc. vent./discos	Disc. vent./discos
SUSPENSIONES			
Tipo	Indep. a las 4 ruedas	I. 4 rued. (e. tr. tors.)	Indep. a las 4 ruedas
RUEDAS			
Llanta	De aleación, 5,5x13	De aleación, 5,5x13	De aleación, 5,5x13
Neumáticos	185/60 HR 13	175/60 HR 13	175/60 HR 13
Peso en orden de marcha	870 kg.	845 kg.	850 kg.



Los tres coches montan de serie llantas de aleación ligera.

CONSUMO

	Visa	Uno	R-5
CIUDAD			
A 27,4 km/h. de promedio	9,5	9,4	9,6
CARRETERA			
A 90 km/h. de cruceo	6,8	6,4	6,3
En conducción rápida	11,2	10,9	11,5
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de cruceo	8,5	8,0	8,2
A 140 km/h. de cruceo	10,4	9,4	9,7
A 180 km/h. de cruceo	14,6	13,3	13,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO			
Litros/100 km.	8,6	8,4	8,5
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	420	550	530

PRESTACIONES

	Visa	Uno	R-5
VELOCIDAD MAXIMA			
(Km/h.)	186,9	198,6	198,0
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada	17,2	16,4	15,7
1.000 m. salida parada	31,1	30,5	29,6
De 0 a 100 km/h.	9,4	8,8	8,6
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	17,2	19,2	19,0
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	18,8	20,8	21,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	32,1	33,0	32,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	35,5	36,3	36,9
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	8,3	8,7	8,6
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	11,0	11,3	11,8

FRENOS

DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Visa	Uno	R-5
A 60 km/h.	12,3	13,2	13,8
A 100 km/h.	30,8	31,5	31,2
A 120 km/h.	47,2	45,9	43,4

SONORIDAD

	Visa	Uno	R-5
Al ralentí	56,0	55,5	53,9
A 60 km/h.	67,6	65,4	66,8
A 90 km/h.	71,4	68,8	68,7
A 120 km/h.	74,5	72,5	71,3
A 140 km/h.	76,2	74,9	75,5
A tope	83,6	81,6	82,4

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



El Visa 115 cv tiene un atractivo de 10 caballos más. Sus rivales son el R-5 GT Turbo, que iguala esa cifra, y el Fiat Uno Turbo.

SE NOTA LA BUENA CORREA.

Cuando usted instala en un coche una correa de ventilador FIRESTONE, está a gusto. Ha colocado una correa de primera calidad. Sus clientes viajan seguros. Cuentan con la garantía de una extraordinaria correa de ventilador homologada por los fabricantes de vehículos. Con FIRESTONE, además, usted dispone de amplia gama de correas de Distribución y Micro V. En su establecimiento, tenga siempre correas de ventilador FIRESTONE. Lo notará.

ES DE FIRESTONE.



CORREAS DE VENTILADOR

FH Fabricadas por
Firestone
HISPANIA S.A.



FRENTE A FRENTE

Interiores

La mano de Giugiaro

Al hablar del espacio interior no hay por menos que elogiar una vez más el trabajo de Giorgio Giugiaro, que ha sido el diseñador del Uno Turbo. Su línea un poco cajón representaba un cierto riesgo, pero la habitabilidad que ha logrado ha despejado todas las dudas que pudiera haber. Supera a sus rivales en todos los terrenos: anchura, altura, longitud del habitáculo, maletero, etcétera. Sólo en el capítulo de la accesibilidad debe inclinarse ante el Visa, gracias a que éste dispone de cuatro puertas, lo que siempre facilita la entrada a quienes van a ocupar las plazas traseras. De todas formas, conviene precisar que tanto el Uno como el R-5 tiene bien resuelta la forma de abatir los asientos delanteros.

Establecido que el Uno es el más amplio, precisamos que al R-5 le falla para estar a su altura un po-



Los asientos del Renault son los más confortables.

A los del Fiat les falta apoyo lateral para sus ocupantes.

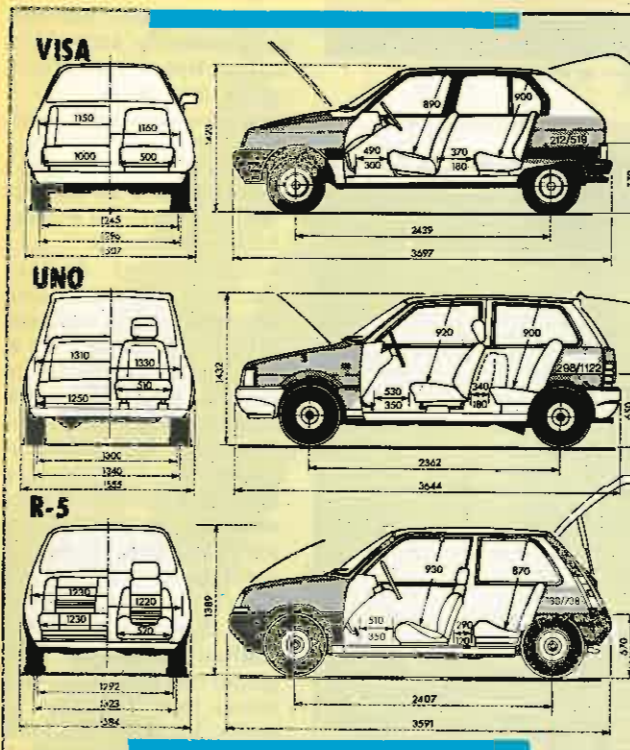
Los del Visa son estrechos y demasiado blandos.

co más de espacio para las piernas de los ocupantes del asiento trasero y algo más de maletero. Y al Visa, más anchura y mucho más maletero, puesto que casi la totalidad de su capacidad está empleada por la rueda de repuesto, que, al no tener sitio bajo el capot delantero como en el caso de sus hermanos de gama, ha tenido que ser desplazada al compartimento de equipajes en detrimento de la capacidad de carga. En caso de que no vayan cuatro personas se puede paliar el defecto

a base de abatir el asiento trasero parcial o totalmente, posibilidad que también existe en los otros dos.

Los mejores asientos son los del R-5, que sujetan bien a sus ocupantes y tienen un buen diseño de respaldo, lo que resulta apreciable en viajes largos. Los del Fiat están bien en cuanto a forma y confort, pero les falta algo de sujeción lateral. Los del Visa pecan de estrechos y de excesivamente blandos, los que acaban por resultar incómodos.

Los tres coches tienen una presentación de estilo deportivo. En el exterior, el más aparatoso es el R-5, con cantidad de molduras supuestamente aerodinámicas. El más discreto es el Uno, en el que el detalle más apreciable son las llantas de aleación. En el interior, los tres recurren a volantes de tipo deportivo, guarnecidos en un simil piel, y a tapicerías de tonos oscuros y rojos. Por lo demás, en los tres casos, el salpicadero es el mismo que en las versiones más sencillas, aunque equipado



EQUIPAMIENTO

	Visa	Uno	R-5
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Manómetro presión de aceite	SI	SI	SI
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla o largo alcance	NO	SI	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevavinas eléctricos (delanteros/traseros)	SI/NO	SI/NO	NO
Cerraduras centralizadas	SI	NO	NO
Luz lectura mapas	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	SI	SI	SI
Preequipo de radio	SI	SI	SI
Limpialavavetana trasero	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI

En frenos, Citroën ha optado por una solución un poco sorprendente para un coche de altas prestaciones.

Ha mantenido los tambores en el tren trasero, mientras que sus rivales, que también llevan discos ventilados en

las ruedas delanteras, han montado discos macizos en las traseras. Lo cierto es que el Visa frena, a pesar de to-

do, muy bien. Es mejor que el Uno y el R-5 a velocidades bajas y medias, pero pierde un poco a alta velo-



El cuadro del R-5 es el menos completo de los tres. Sin embargo, resulta suficiente.



El Fiat tiene los mandos concentrados en dos satélites a ambos lados del volante, lo que requiere un cierto entrenamiento.

de un cuadro de instrumentación más completo. En los tres casos, la información que proporcionan es suficiente, aunque la del Uno y el Visa es más completa que la del R-5. En lo que se refiere al equipamiento, los tres tienen una buena dotación. De todas formas, conviene destacar que el Visa y el Uno llevan elevalunas eléctricos y el R-5, no.

Queda hablar de presentación y acabado, terreno en el que tanto el Fiat como el Renault están netamente por encima del Citroën.

A éste le empieza fallan-



Muy completo el cuadro del Visa, pero al salpicadero le falta prestancia y atractivo.

do el que su presentación básica tiene menos pretensiones que la de un Uno o un R-5, y además es más antigua. Por otro lado, hay cantidad de fallos de acabado que no se encuentran en el Fiat y mucho menos en el Renault.

Los tres coches carecen de equipo opcional, a no ser el extra de pintura metalizada. Sin embargo, el Fiat Uno se puede obtener si se quiere con un cuadro digital, no excesivamente fácil de leer, que de momento no parece que tenga demasiada aceptación entre el tipo de compradores de este coche.

ciudad, cuando los frenos traseros del disco se hacen notar. De todas formas, los tres frenan en un pañuelo. Igualmente, los tres se tienen muy bien, aunque se pueda precisar que el Fiat es el que resulta más fácil de llevar, por lo neutro de su comportamiento y la suavidad de la dirección. También es el más cómodo y, además, es el más amplio, lo que no deja de tener su importancia, puesto que los compradores no sólo buscan las prestaciones sino también un mínimo de amplitud y confort.

Con conclusión, el Fiat Uno Turbo representa el mejor compromiso entre comportamiento, prestaciones y confort. Además, su mecánica tiene el atractivo de la tecnología depurada. El Visa y el R-5 son más violentos en comportamiento y en algunas soluciones —véa-

BALANCE FINAL

	Visa	Uno	R-5
Velocidad máxima	3.0 ****	1.0 *****	1.0 *****
Aceleraciones	3.0 ***	1.0 *****	1.0 *****
Recuperaciones	1.0 *****	2.0 *****	2.0 *****
Consumo	3.0 ***	1.0 *****	2.0 *****
Transmisión	1.0 *****	3.0 ***	1.0 *****
Caja de cambio	1.0 *****	3.0 ***	1.0 *****
Frenos	1.0 *****	1.0 *****	1.0 *****
Dirección	3.0 ***	1.0 *****	2.0 *****
Comportamiento	2.0 *****	1.0 *****	3.0 ***
Aptitudes urbanas	3.0 ***	1.0 *****	2.0 *****
Autonomía	3.0 ***	1.0 *****	2.0 *****
Habitabilidad	2.0 *****	1.0 *****	3.0 ***
Maletero	3.0 ***	1.0 *****	2.0 *****
Confort	2.0 *****	1.0 *****	3.0 ***
Posición conductor	2.0 *****	2.0 *****	1.0 *****
Sonoridad	3.0 ***	1.0 *****	1.0 *****
Equipamiento	1.0 *****	1.0 *****	1.0 *****
Calidad-precio	2.0 *****	1.0 *****	2.0 *****

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

se dirección en el caso del Citroën y dureza de suspensión en el caso del Renault— han hecho menos concesiones al confort. Al Visa le perjudica también el carecer de espacio para equipajes y el que su presentación y acabado no es tan bueno como el de sus rivales. En cambio, el Renault puede presumir de calidad de acabado, aunque la dureza de su suspensión hace que los traqueteos sean tan violentos que con los kilómetros comienzan a aparecer un sinfín de ruidos. También resulta muy atractivo en el Renault todo el conjunto de aletines y paragolpes con derivas aerodinámicas incorporadas, que suelen impactar bastante al público. En ese sentido hay que admitir que el Uno Turbo peca de discreto, aunque esto puede ser considerado como una virtud.

Sergio Piccione

Federación Nacional de Autoescuelas

3er CONGRESO NACIONAL DE AUTOESCUELAS





Madrid, del 23 al 25 de mayo de 1986





Comprar y vender

AUSTIN ROVER
SECORSA
SIN ENTRADA · SIN LETRAS


METRO: 24.639 pts./mes


ROVER 216: 41.595 pts./mes


MONTEGO: 46.629 pts./mes


RANGE ROVER: 87.175 pts./mes
Padre Damián, 7

PLAZA DE GARAJE

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

MERCEDES 250 automático. Nuevo, acondicionado, importación. Tel. (91) 889 27 15.

TALBOT Horizon 1.500 EX vendiendo por viaje. B-FD. 45.000 km. Seguro, impecable. Ptas., 585.000. Santi. (93) 330 20 80. Oficina.

VENDO Alfa Romeo GTV-6 2.5, exclusivo. Completo de extras. Particular. Llamas tardes al Sr. Nieto al Tel. (91) 467 54 24.

VENDO Biscúter al mejor postor. Tel. (93) 759 27 91.

ALPINE 2.800. 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.

MONTE conjunto de instrumentos (kit). Para Renault, Seat, Ford, Opel, Talbot. Temperatura de agua o aceite. Presión de aceite. Voltímetro. Cuentavueltas (para motores de gasolina o diesel). Reloj digital. Indicador reserva combustible. Autotacómetro: Andrés Mellado, 85. Tel. (91) 441 80 70.

COMPRO Cota 348. Buen estado. Dos depósitos blanco y rojo. Angel. Tel. (91) 222 14 93. Horas de oficina.

PARTICULAR vende Golf GLS, M-EL, extras. 81.000 km. 950.000 ptas. 8 a 15 horas. Tel. (91) 682 73 44. Sr. San Juan.

SAMBA S negro, M-7910-FF, 80 CV, Hi-Fi. Horas cena. Tels. (91) 247 00 16 ó 242 28 63.

RENAULT 11 Turbo, M-8000-GS, 6.000 km. Tel. (91) 252 84 81. Noches.

CREDICARS automóviles. X/19 Bertone, 5 vel., año 82. Llantas. Radio. Color negro metal. Full equip.

ALFA Romeo 2.0 berlina. Llantas. Radio. Aire acondicionado (colección).

128 Sport Seat, garantizado. Impecable. Radio, etc., color verde.

AIRE acondicionado, automóviles todas marcas, equipos

"Venta de coches revisados"



GARANTIA 12 MESES

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

VIGO
El Arenal (antiguo)
Felipe Sánchez, 110
Tel. 22 43 73/74
GARANTIZADOS
CONTRA ROBO
Garantía ESABE-CAR

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



Todos los modelos 1985

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

VENDO por 1.500.000 tractor Fordson antiguo, ruedas macizas, motor Moexsa en perfecto funcionamiento. Al comprador regalo dos motos antiguas Guzzi Rieju. Tel. (977) 22 68 86. Tarragona.

COMPRO Lamborghini o similar, no importa estado. Barato. Tel. (981) 23 81 72, de 16 a 23 horas.

MERCEDES 280 SE, techo cuero, llantas. (91) 747 48 84.

MERCEDES 220 SE Coupé, cuero, dirección. (91) 747 48 84.



MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS
Y SEMINUEVOS
DE OCASION



VALENCIA, S. A.
J. COSTA, 34
Tel. 974 61 11
46005 VALENCIA

FIAT X 1/9 TARGA

5 vel. Impecable B-FC

PEUGEOT 505 GTD

Turbo, aire acondicionado
Modelo 1985
Tel. (93) 370 93 61

originales, totalmente financiados, servicio reparaciones.

IMPORTANTE: No desmontamos partes mecánicas para su instalación.

CREDICARS Competición. Potenciamos su motor de calle turbo o atmosférico hasta un 40%. También mejoramos frenos, aerodinámica y amortiguación. Credicars Automóviles. C. Calabria, 11. (93) 329 37 12.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICIÓN



VILARDELL

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

Comprar y vender

HIPERAUTO

   **VOLVO**

LA EXPOSICION MAS IMPORTANTE EN AUTOMOVILES DE IMPORTACION

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

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

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

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

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

Haga llegar su voz a todos los puntos de su empresa

MARVILSA
RADIOCOMUNICACIONES

EMISORAS-BUSCAPERSONAS

Laboratorios propios.
Instalaciones en toda España.



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



SEAT Vallehermoso Motor

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



ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS.
CONSULTENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!!   

Cuéntenos su caso

RENOVACION DEL PARQUE

EN el número 125, de fecha 15-3-86, en la sección de «Actualidad», había un artículo titulado «Renovación del parque, ya hay un plan». Encontrándome en la situación que hacía mención dicho artículo, con un automóvil de más de diez años, e interesándome las medidas que ustedes citan como posibles, y no habiendo oído en ningún otro medio de difusión ni TV, radio, prensa u otras revistas especializadas, nada a este respecto, desearía, si fuesen tan amables, me diesen información de cómo está en estos momentos las facilidades para renovación del parque automovilístico.

Juan Carlos García
S. Feliú de Llobregat

Respuesta. Esa renovación del parque de automóviles con más de diez años es un ambicioso proyecto, puesto en marcha por la Dirección General de Tráfico y los fabricantes de vehículos. Hasta el momento, sólo se sabe lo que se recogía en la información citada, y la única novedad es que ha cuajado la participación en la ope-

ración de tres entidades bancarias importantes que facilitarían la financiación, toda vez que Hacienda no está dispuesta a retocar el tipo incrementado del IVA.

LA VALIA DE PEREZ-SALA

EN el número 132 de su revista del pasado 3 de mayo, el señor Casanovas firmaba un artículo bajo el título «Pérez-Sala pisa 450 CV». En él se recogen ciertas incorrecciones inadmisibles en una revista especializada y de un señor que en sobradas ocasiones ha demostrado conocer el medio.

Pérez-Sala ha llegado a la Fórmula 3000 por su valía y como una etapa más en la vida de un piloto que pretende acceder a la Fórmula reina. Hoy en día es obvio que para cubrir estas etapas son imprescindibles las cualidades deportivas y las relaciones públicas para hacerse con un patrocinador que dé el «golpe de talonario» oportuno.

Sin una buena suma de dinero el señor Pavesi no prestaría sus servicios ni se haría con un Ralt, que, dicho sea de paso, no ha tenido jamás nada de ex Fórmula 1.

Ramón Noguera
Barcelona

Agenda

Del 20 al 26 de mayo

TELEVISION

- El miércoles 21, a las 21,15 horas, por la Primera Cadena, se emite un reportaje de media hora de duración, realizado por Miguel de la Cuadra Salcedo sobre la experiencia en la selva australiana de los participantes en el Camel Trophy.
- El domingo 25, el espacio Estudio Estadio, que se emite a partir de las 12 por la Primera Cadena, conectará con el circuito de Nurburgring, en Alemania, y con el peonato del Mundo de Motos y de Fórmula 1. A partir de las 15 horas la retransmisión se hará por la Segunda Cadena.
- El espacio «Las cuentas claras», del martes 27, estará dedicado a la boda de Seat con Volkswagen.

COCHES

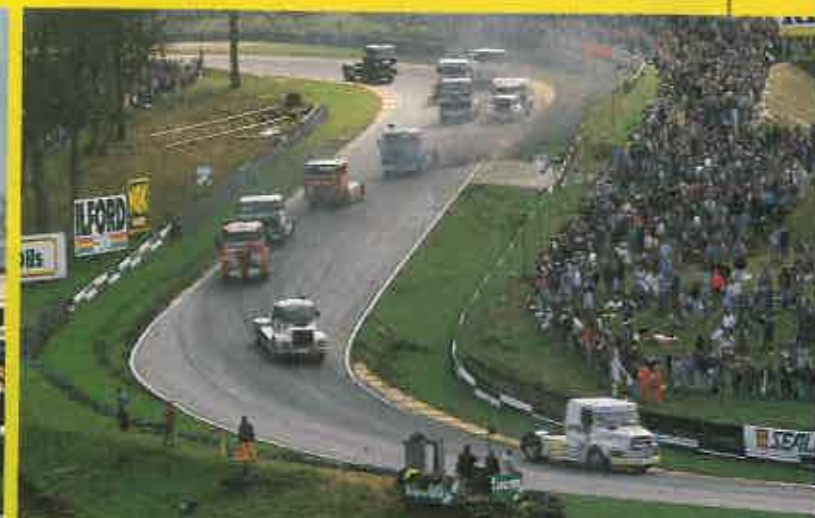
- El sábado 24 se celebra en Lugo la segunda prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra. Las verificaciones serán el viernes, de 18 a 20 horas, y el rallye saldrá de la lucense calle de la Reina el sábado por la mañana.
- El día 25, en Asturias, tendrá lugar una prueba del Campeonato de España de Autocross.

MOTOCICLISMO

- El XV Trial del Juguete, que organiza el Moto Club Ibi, y es puntuable para el Campeonato de España, se celebrará en esta ciudad alicantina el domingo 25.



Las carreras de camiones se han importado de Estados Unidos y a los ingleses les gusta tanto como los fórmulas y las motos de gran cilindrada.



Los adelantamientos son muy difíciles de realizar y la pericia y voluntad del piloto son más importantes que la potencia.



Mantova, Chapman y Barry Sheen eran favoritos, pero ganó el sueco Rolf Bjork.

de Barry Sheen, campeón del mundo de motociclismo, que participó al volante de un DAF, con su número favorito en la puerta —el 7—, y consiguió clasificarse en la prueba final al ganar una de las pruebas previas.

El total de camiones que tomaron parte en el premio británico fue de 68, que fueron divididos en tres grupos por potencias: hasta 300 caballos, de 301 a 360 caballos y de 361 a 450 caballos. Los mejores de todas ellas son los que participaron en la carrera final, que ganó Bjork.

Entre prueba y prueba, los patrocinadores y organizadores del Lucas Truck Superprix, la empresa Lucas Industrias PLC, montaron espectáculos muy americanos, como una carrera de policías y camioneros con Ford Escort —unos persiguiendo a otros—, que ganaron los camioneros, y un show de 16 acróbatas montados en tres motos, que dieron la vuelta al circuito ante la mirada asombrada de varios rockers y algún que otro mod antiyanki que se perdió por allí con su vespilla y salió pensando al final que no todo lo del otro lado del Atlántico es malo.

Carlos Berbell
Fotos: Santiago Ibáñez

TONELADAS DE CARRERAS

P RIMERO fue el chicle, luego, las hamburguesas y ahora las carreras de camiones. Los Estados Unidos son, definitivamente, exportadores de las cosas más disparates, cosas que hasta hace unos años se rechazaban en el viejo continente por ser demasiado extravagantes o extrañas, o porque no iban con nuestra forma de ser. Ya no es así. ¿Prueba de nuestra decadencia o de un cambio de mentalidad favorable a lo extranjero? El corazón dice una cosa y la mente, otra.

Lo último que se ha importado del país de las barras y las estrellas son las

famosas carreras de camiones pesados. En Europa están dejando de ser una cosa extraña. En Gran Bretaña son casi tan normales como las carreras de Fórmula 1 o las de motos, a las que no tiene que envidiar la emoción que provocan.

En Brand Hatch, el circuito a las afueras de Londres que se utiliza para esta clase de competiciones, la emoción no pudo estar más álgida durante el 12 y el 13 de abril, cuando se celebró la Lucas Truck Superprix, el premio británico de camiones. Miles de personas —camioneros, macarras, motoristas, rockers, padres de familia con sus pro-

les y alguna que otra chica guapa (pocas)— fueron testigos del gran espectáculo.

El ruido que hacían los 16 mastodontes de acero venidos de casi todos los países de Europa occidental —menos España— mientras esperaban, listos en la parrilla a salir flechados, era ensordecedor. Segundos antes de bajar el banderín de salida todavía se hacían apuestas. Los favoritos eran el italiano Gaudencio Mantova, a los mandos de un Scania 142-H, vencedor de la edición del año pasado —la primera—; el británico Chapman, campeón 1985 de la Organización Europea de Carreras de Camiones (ETRO), pilotando un Ford Cargo, y el holandés Ad van Koeveringe, con un Peterbilt T359DD, en el que se pasó trabajando todo el invierno para acercar las ruedas traseras a las delanteras, con el fin de adaptarlo a las curvas cerradas del circuito.

No ganó ninguno de los tres, sino un sueco no demasiado conocido: Rolf

LOS OTROS F-1

L A escalada de potencia también está presente en las carreras de camiones. Con motivo del Gran Premio de México de Fórmula 1, la organización ha previsto una de estas competiciones para la que ya se han inscrito los seis fabricantes de pesos pesados de ese país. Uno de ellos, Decomesa, al frente del cual está el ingeniero español Andrés de Antonio, ya está preparando dos vehículos. El primero, con motor Allison V-8, 610 caballos y cambio automático; el segundo, con motor Cummins, doble turbo, 475 caballos y cambio de 18 relaciones, que ya ha alcanzado en la recta del circuito mexicano una velocidad punta de 180 kilómetros por hora, aunque el objetivo es romper la barrera de los 200.

Bjork, conduciendo el mismo camión que Mantova, un Scania 142. Bjork hizo esa carrera superior, saliendo desde atrás, apurando las curvas hasta el último milímetro, derrapando en ocasiones peligrosamente, desapareciendo por décimas de segundo entre el humo y el agua de lluvia y apareciendo después con la determinación de ganar, mientras no perdía ojo de Chapman y Mantova.

Chapman no tuvo su día. A mitad de la carrera fue pasado por el ERF SP4 de su compatriota Willie Green en uno de esos momentos tontos. Green no se despegó de las ruedas de Bjork hasta el final, a pesar de que Chapman lo intentó todo para adelantarlo, sin éxito.

De las 16 marcas presentadas, la que más defraudó fue la Leyland, de la empresa estatal británica. A pesar de llevar pintada orgullosamente la bandera nacional, su actuación no pasó de ser más que mediocre.

Mención especial tiene que hacerse

Hasta la última gota...

Hasta la última gota, los grandes sólo confían en quien les ofrece de verdad mejores resultados.

Y, hasta la última gota, nadie mejor que el líder puede ofrecerlos, por duras que sean las condiciones en que trabajen.

Hasta la última gota, el líder en aceites de automoción para motores diésel turboalimentados, como maquinaria de obras públicas y camiones TIR de largo recorrido, es CEPSA Súper Serie 3.

Porque, hasta la última gota, sólo CEPSA Súper Serie 3 ofrece a los grandes garantía y prestigio CEPSA.

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

CEPSA SUPER SERIE-3



Un líder en su motor



ELIO DE ANGELIS

LA MUERTE DE UN PILOTO

MIERCOLES día 14, eran las doce menos cuarto de la mañana, Elio de Angelis estaba probando su Brabham BMW en el circuito Paul Richard para dar los últimos toques al capítulo aerodinámico. En un instante llegó la tragedia: justo en el momento en que

el piloto italiano atacaba un tramo sinuoso, las eses de la Verrerie, a más de doscientos sesenta kilómetros por hora, saltó el alerón trasero, tras romperse las derivas laterales. Todo se consumió en unos segundos: el Brabham despegó sin control, chocó primero contra el guardarraíl, para terminar después

su carrera contra un tronco, siempre con el piloto boca abajo; doscientos cincuenta metros más lejos del punto de despegue ya no quedaba más que chatarra; la gasolina ardió al contacto con el turbo y ni Prost ni Jones, los dos pilotos que primero se detuvieron, fueron capaces de apagar el fuego. El pri-

EL GENTLEMAN

EN ocasión de los primeros ensayos con el Brabham BT-55, esperaba en el Circuito de Estoril la llegada de Elio de Angelis. La lluvia me había obligado a refugiarme en el coche. De pronto, apareció Elio y después de mirar cautelosamente a su alrededor se dispuso a hacer contra un árbol aquello que sólo uno mismo puede llevar a cabo. Al darse cuenta de mi presencia



intentó taparse, luego sonrió con la característica timidez de todas las personas nacidas bajo el signo de Piscis, como él.

Además de la pérdida de un gran piloto, la Fórmula 1 se queda sin el último gentleman después de Niki Lauda. Delicado en su forma de actuar, respetuoso con todos, aplicaba a los coches la sensibilidad heredada de su gran afición a la música clásica. Cuando le preguntaba algo sobre el desarrollo de una carrera mostraba un gran equilibrio en



Elio de Angelis, a los mandos del Brabham BT 55. De Angelis no estaba muy convencido de las virtudes de este diseño. Los trozos del coche estaban repartidos a lo largo de doscientos cincuenta metros. El soporte lateral del alerón trasero, la deriva que se ve en segundo plano, fue la clave del accidente. Elio y su compañera Ute hablaron en Estoril de todo lo que sería su futuro

mer parte médico hablaba de un estado preocupante. Elio de Angelis había vuelto a la vida tras un masaje cardíaco de más de un cuarto de hora, pero los traumatismos craneo-cervical y torácico, además de las quemaduras, fueron demasiado para Elio de Angelis y el jueves, a las cinco de la tarde, dejó de existir.

El piloto italiano tenía veintiocho años, había nacido en Roma, el 20 de marzo del 58, y era hijo de una familia multimillonaria, una familia que le habría asegurado un futuro acomodado sin necesidad de trabajar en nada. El padre de Elio era y es un constructor inmobiliario dueño de media isla de Cerdeña, un hombre muy activo y amante de las carreras que cubre sus ratos de ocio en competiciones de Off-

Shore, como piloto de un magnífico barco.

Este ambiente deportivo fue el caldo de cultivo en el que se desarrolló la afición de Elio de Angelis, un verdadero patricio romano que hasta hace unos días vivió con su compañera alemana, Ute, en un palacete de la Ciudad Eterna, rodeado de bienestar y dedicado al piano, su mayor afición fuera de las carreras. De Angelis era un verdadero maestro de este instrumento musical; le había dedicado buena parte de su adolescencia, con estudios muy profundos en el conservatorio, y daba conciertos cada dos por tres; soñaba con escribir buena música al final de su carrera deportiva.

La afición musical no fue capaz de acallar el amor por las cuatro ruedas.

Angel Marco

contar los éxitos, y los fracasos los adornaba con la serenidad propia de las personas sensibles.

Su modestia se reflejaba en cada conversación. Recuerdo que a raíz de la victoria de los Lancia S-4 en el Rallye de Montecarlo, Elio, en una cena, comentó: «Me parece imposible conducir de ese modo sobre una carretera helada. Toivonen sería capaz de darme treinta segundos de diferencia en cada tramo. Me parece una conducción mucho más peligrosa que la Fórmula 1.»

Estos últimos tiempos no fueron fe-

lices para Elio de Angelis; cuando le preguntaba algo técnico sobre la evolución del BT-55, se entretenía en explicar cada detalle durante todo el tiempo que tenía disponible. A veces seguía la conversación después de los entrenamientos.

En él existía un gran contraste: la agresividad que precisa el manejo de un Fórmula 1, de la cual dio una viva muestra en el Gran Premio de Austria, donde mantuvo un inolvidable duelo con Keke Rosberg, y su afición a la música de Brahms.

Gigi Corbetta

Elio empezó por los karts, como todos los grandes, y con dieciséis años logró el título italiano de la especialidad. Su padre quería que continuara en este mundillo y le llevó a la Fórmula 3. Los saltos, los choques, las cruzadas violentas y su espíritu atacante sin límites fueron sus cartas de presentación, todo ello en unas carreras que no se distinguen, precisamente, por su tranquilidad.

En 1979 ganó ya la carrera clave. Mónaco, tras imponerse por la fuerza a su último rival, el francés Patrick Gaillard, en una de las curvas más delicadas del circuito urbano, la horquilla de Loew's, justo en la vuelta final. A partir de ese instante estuvo escrito su destino en la Fórmula 1.

Elio se sentó al volante de un Shadow en el Gran Premio de Argentina de 1979. Su padre había comprado la plaza a golpe de talonario y todos los observadores pensaron de inmediato en un ricachón deseoso de jugar a las carreras. Los golpes y los fallos de los primeros momentos dieron credibilidad a esa teoría, pero el piloto italiano fue capaz de cambiar su forma de conducir y en la última carrera, en Estados Unidos, consiguió ya el cuarto puesto.

Colin Chapman, el mago de Lotus, reconoció el talento del joven romano y, en 1980, se lo llevó a su casa; fue el inicio de una historia de fidelidad que duró seis temporadas completas. A la sombra de Chapman pudo formarse el verdadero carácter de Elio de Angelis. El joven impetuoso se convirtió en un gran señor de las pistas, el malabarista del volante dio paso a un auténtico estilista y su nombre se hizo fijo entre los aspirantes al título mundial. En 1982 ganó su primer Gran Premio, en Austria, una carrera electrizante en la que De Angelis y Rosberg lucharon a brazo partido, al final la diferencia fue de sólo unas centésimas de segundo. La otra victoria fue menos espectacular, ganó el Gran Premio de San Marino de 1985, porque los jueces descalificaron al vencedor, Alain Prost, que llevaba un coche más ligero de lo reglamentado.

Esta extraña mezcla la sabía dosificar y conjugar hasta ser visible en su forma de conducir cualquier monoplaza.

La última vez que hablé con él fue en Mónaco, después de quedar último en los entrenamientos cronometrados. Apenas contestó a mis preguntas, sólo sacudió la cabeza tirando los guantes y el casco y me dijo: «Mi sono sbagliato» («Me equivoqué»), mientras se alejaba al encuentro de un abrazo de Ute, la mujer que le acompañó en los últimos días de su vida.



**EN AGARRE...
LA SEGURIDAD DEL LIDER**

EN agarre... como en todo lo que se exige a un neumático, hay siempre una constante: LA SEGURIDAD. La seguridad es mucho más que una palabra. Investigación exhaustiva, experiencia, éxito en la competición y espíritu de servicio, permiten a Michelin ofrecer al cliente un neumático de calidad inmejorable. Por eso Michelin es el número uno en el mercado europeo, un verdadero líder en quien se puede confiar en los momentos difíciles.

MICHELIN
Tecnología comprobada ✓



A3 86008 2E

SEGURIDAD

LOS FABRICANTES NO QUIEREN CAMBIAR

A PENAS empieza a remitir la emoción producida por el accidente mortal de Henri Toivonen y de Sergio Cresto en el Tour de Córcega.

Comienzan a producirse algunas reacciones en contra de la decisión de la Federación Internacional del Deporte del Automóvil (FISA), que de un plumazo tachó a los actuales grupo B (a partir del 1 de enero de 1987) coches de rallye —los discutidos grupo B, que son auténticos Fórmula 1 carrozados—, que ya no podrán correr a partir del año que viene, e hizo morir antes de nacer a los que debían reemplazarlos a partir de 1988, los grupo S. Estas medidas

se complementan con la decisión de que a partir del año que viene el Campeonato del Mundo de Rallyes se disputará con coches del grupo A, que son los Turismos de Serie, en los que se congela también toda posibilidad de evolución para mejorar prestaciones.

En el momento en que, apenas unas horas después del accidente, el presidente de la FISA, Jean-Marie Balestre, tomó estas decisiones, la única crítica que se hizo vino del antiguo presidente de la comisión técnica de la FISA, el ex piloto y periodista Paul Frere, que acusaba a Balestre de haber permitido el que los grupo B corrieran en rallyes en contra de la opinión de la comisión técnica que entonces él presidía.

Ahora, la oposición, encabezada por Jean Todt, el responsable de competición de Peugeot, va ya contra la supresión de los grupos B y los futuros grupo S. Los miembros votantes en contra de la decisión federativa vieron reforzada su postura

por el anuncio de retirada del equipo Audi. Una retirada que lo es sólo por el resto de la temporada, pues como complemento uno de sus pilotos, Walter Rohrl, nadie dice que no esté interesado en participar el año que viene con un grupo A.

Lo que los fabricantes que se enfrentan a la FISA quieren es salvar el grupo S, en el que se habla de limitar la potencia a 300 caballos, en nombre de una estabilidad de los reglamentos. Lo del grupo S y sus 300 CV parece algo bastante utópico de conseguir dado durante un rallye, las asistencias son capaces de cambiar cualquier órgano en escaso plazo de tiempo, y por tanto es difícil de controlar que un motor turbo no los supere.

Por su parte, Balestre habla de ir más lejos y prohibir hasta las cuatro ruedas motrices, dado que el número de coches que se fabrican con este tipo de tracción es un porcentaje mínimo. Y otro tanto piensa de los motores turbo.

Si la eliminación de los grupos B y S hace aumentar la seguridad de los pilotos puesto que los grupo A siempre serán más pesados, más lentos y menos potentes, lo que queda por solucionar es la seguridad de los espectadores, problema que sólo se puede solucionar con una mayor vigilancia dentro de los tramos, que en el futuro no deberán sobrepasar una cierta longitud. Por cierto, que en ese sentido ya se han modificado el Acrópolis y el Nuevo Zelanda, las dos pruebas futuras, que se han suavizado un tanto.

En lo que se refiere a la Fórmula 1, el accidente de De Angelis ha supuesto cambios en el reglamento. La limitación de carburante, que el año que viene debía situarse en los 180 litros como máximo ha sido reemplazada por una medida más radical: la limitación de la entrada de aire al motor que reducirá la potencia entre los 750 y los 800 caballos, en todo momento. La nueva norma entrará en vigor en 1987.



RALLYE DEL ATLAS

CASAS-TOURNIAN LLEGARON A LA META

L OS hermanos Gabreau, con un Range Rover, han ganado el Rallye del Atlas después de los abandonos de Lartiga, con Lada, y Metge, con Mitsubishi Pajero. Eugenio Casas y Rosendo Touriñan, con un Lada, eran los únicos participantes españoles. Rompieron el motor antes de la salida a causa de que se desconectara un manguito. Pese a ello lograron tomar la salida, rodando, mientras rodaban el motor, en el puesto treinta. Cuando comenzaron a atacar, en un salto doblaron el puente delantero y rompieron un palier, lo que les costó cinco horas de retraso y retroceder al puesto 44.º Al final terminaron en el 30.º En motos se impuso Lalay, con Honda.

VILLA DE MADRID

UN RALLYE SIN HISTORIA

C ON escaso interés para el público y con una inscripción bastante mediocre se celebró el III Rallye Villa de Madrid.

En la prueba de la Dehesa de la Villa, primera del rallye Hernández-Rueda, con R-5 Turbo, marcaría su primer Scratch, al que le seguirían otros dos más antes de que rompiera el motor. A partir de aquí, Luis Bravo, también con R-5 Turbo dominaría el rallye hasta ganarlo por delante de García-Alcalá, que con R-5 GT Turbo llegó a marcar hasta cuatro Scratch.



Boxes

Mónaco, por delante del italiano Massimo Sigala.

E N la tercera prueba del Europeo de Montaña, la Subida a Falperra, que se celebró el domingo en Portugal, Andrés Vilariños no tuvo suerte. El piloto de Repsol, que marcó el mejor tiempo en los entrenamientos, se salió en carrera en la penúltima curva, incidente que le hizo retroceder hasta el sexto puesto. La prueba la ganó Nesti, con Osella, seguido por Stenger y Calella, ambos también con Osella.

E L joven sueco Michael Ericsson será el reemplazante de Henri Toivonen en el equipo Lancia.

E L alemán Schultz ganó la segunda carrera de la Copa Renault Alpine en

A LFONSO García de Vinuesa hizo su primera carrera de la temporada en Zolder. Noveno en entrenamientos, hizo el segundo mejor tiempo en el Warm-up. En la primera vuelta se produjo una melecía, en la que se vio involucrado al ser alcanzado por otro participante que le seguía. La carrera la ganó Chris Nissen.

E N Pau, Luis Pérez Sala ha terminado quinto en la carrera de Formula 3.000. La victoria fue para Thackwell, por delante de Pirro, que fue el más rápido en los entrenamientos. Campos fue segundo reserva.

APROVECHA LOS TIEMPOS QUE CORREN

Los buenos tiempos.

Son tiempos de motos impresionantes. Como las MZ. De fabricación alemana; con un merecido prestigio, ganado desde sus mismos orígenes por sus antecesoras DKW.

Motos de dos tiempos.

Formidables. Sin mezclas, con dosificador de aceite independiente. Con frenos de disco y magníficamente equipadas.

Tiempos de MZ.

La MZ-ETZ-250, es una moto rápida, robusta, duradera y sin apenas gastos de mantenimiento. Y para que veas que corren los mejores tiempos, ahora está al alcance de tu mano y de tu bolsillo.



Infórmate en:

Wartburg - Trabant Española, s.a.

San Bernardo, 114 - 28008 Madrid Telf. (91) 447 20 63 - 447 29 77 Concesionarios en toda España.

EL MEJOR AMIGO DEL CARROCERO

MAX MEYER tiene un sistema para ganarse la confianza del carroceros y convertirse en su mejor amigo.

El sistema de pintura MAX MEYER, para la reparación de carrocerías de coches.

Un avanzado sistema, famoso en toda Europa:

- Que pone en manos del carroceros, más de 30.000 fórmulas para la obtención del color.
- Toda la experiencia italiana e internacional.
- Una avanzada gama de productos, de fácil aplicación.
- Y la mejor y más continua asistencia.



MaxMeyer

Pinturas Especiales para Carrocerías

MaxMeyer Ibérica, Sociedad Anónima. Consejo de Ciento, 474, entlo - 08013 Barcelona - Tels. 93-231 74 50/231 75 50 - Telex 97946 DMMD E

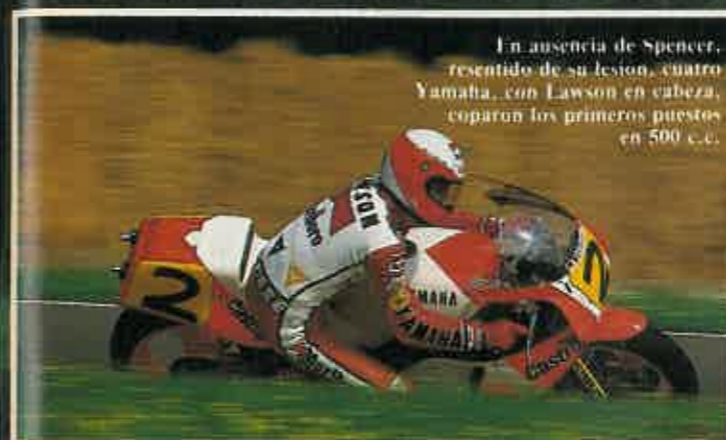




En 125, Nieto (16) se las vio con un grupo de jóvenes peleonos. El campeón, que acabó segundo, dijo: «Van como locos».



Anton Mang ganó por una rueda a Carlos Lavado en 250 c.c. Trece centésimas separaron en la meta a la Honda de la Yamaha.



En ausencia de Spencer, resentido de su lesión, cuatro Yamaha, con Lawson en cabeza, coparon los primeros puestos en 500 c.c.

G.P. DE LAS NACIONES LA OCASION PERDIDA

TRAS la celebración del Gran Premio de Italia, el sentimiento de ligera frustración embarga a la mayoría de españoles allí presentes. Y es que si los resultados son muy buenos, a poco de tener el santo de cara, Monza hubiese podido ser la apoteosis española. En 125, Nieto «sólo» pudo ser segundo; en 80 se cae cuando él y Aspar podían haber hecho el doblete, pero lo que es peor, Dorflinger, por media rueda, también le ganó la partida al de Aleiró; en 250, Sito, tras hacer méritos para subirse al cajón, debe conformarse con un quinto puesto, y Cardús, tras un principio impresionante, va y se queda sin embrague, y, por fin, en 500, Garriga, con un sexto puesto en el bolsillo, se queda sin gasolina... Si esto no es mala suerte, que baje Dios y lo vea.

Aparte de la actuación de nuestros hombres, la noticia de Monza fue la ausencia de Freddie Spencer. Es la lesión que ya le obligó a abandonar en el Gran Premio de España la que le ha impedido correr. En principio, parece que se trate de una enfermedad común en los pilotos de motos y es que el sobreesfuerzo de los músculos de la mano hace que éstos se hinchen en exceso, con lo que el riego sanguíneo es insuficiente, y surgen los dolores, calambres, etcétera. No se sabe si este fin de semana correrá en Nurburgring.

Si hemos dicho que Nieto casi ganó es porque nos deleitó con un carrerón



Ángel Nieto inmediatamente después de su caída en la carrera de 80 c.c. En la foto grande, cuando rodaba en cerrada lucha con Aspar y Dorflinger, justo antes de caerse.

de los suyos, la pena es que su moto no corre como las Garelli... Así, Gresini pudo dominar la prueba, mientras que a sus espaldas, en el grupo que raras veces encabezaba nuestro hombre pero en el que él imponía su ley, la batalla era a cuchillo. Este grupo, en principio, lo formaban Angel, Cadalora, Avinger y Brigaglia, hasta que este último debe abandonar. A partir de ese momento, los tres restantes sostuvieron una lucha impresionante, en la que Nieto debió emplearse muy a fondo y utilizar muchos de sus trucos de viejo zorro para por fin imponerse. Tras la carrera se mostraba muy enfadado: «Van como locos y podíamos habernos caído todos a la vez», comentó. Por su parte, si los jóvenes «atacan como locos», el viejo maestro se defendía bien, y así por tres veces, cuando Cadalora le hizo el exterior en los virajes de Lesmo, nuestro hombre le fue arrinconando hacia el borde de la pista, obligándole a cortar gas... Tras la carrera, ambos se mostraron significativamente los puños...

Con la categoría de la mínima cilindrada teníamos los españoles otro plato fuerte. Si por un lado había que ver qué pasaba con Dorflinger, ampliamente batido en el Jarama, lo mejor tenía que ser la pugna Nieto-Aspar. El

Sito Pons por delante de Baldé y Wimmer. Al español le cupo el honor de hacer la vuelta rápida.



maestro y el aspirante. Tras los entrenamientos, Dorflinger ya dio el primer aviso, al marcar la mejor vuelta, más de medio segundo más rápido que Nieto, que le seguía, y que a su vez superaba a Jorge por otro medio segundo, y a Herreros por casi dos. La mejor Autisa era la de Gil, undécimo. En carrera pronto se destacó el trío de ases: Dorflinger se adelantó algo hasta que el tándem Nieto-Aspar le dio caza. A partir de entonces el tercero iba alternándose continuamente, pero con la salvedad de que cada uno de los dos pilotos de Derbi iban a la suya y no se ayudaban. Naturalmente, «a río revuelto...», pensaría Dorflinger, que acertó plenamente. Así, en la novena vuelta, Nieto pasó a Dorflinger y Aspar, pero al llegar a la frenada de la chicane de después de meta entró algo *colado*, ocasión que Aspar no desaprove-

cha y se le mete por el interior. Nieto, imposibilitado de maniobrar al tener a Aspar a su lado, rueda por los suelos... La carrera quedó entonces sentenciada hasta la última vuelta, pues Aspar y Dorflinger jugaron todo el rato el mismo juego: el suizo, cuya Krausa era más veloz que la Derbi, pasaba en las rectas y recuperaba en las frenadas. En la última curva, la célebre parabólica, Aspar es líder, pero Dorflinger se le pega al rebufo, que sólo deja en los últimos metros, los precisos para ganar la partida por media rueda... En Derbi, que creen que han ganado, la noticia cae como un jarro de agua fría. El segundo y tercer puestos de Aspar y Herreros no les daban demasiadas alegrías cuando pensaban tener la victoria. Nieto, por su parte, estaba rojo de ira: «No se pueden hacer carreras entre nosotros), lanzaba nada más llegar



Gran carrera de Garriga (28) en 500 c.c. El sexto puesto era suyo cuando se quedó sin gasolina.

al box, visiblemente enfadado. Suponemos que la próxima reunión Rabasa-Nieto-Aspar será tormentosa... Aspar, por su parte, declaraba: «Yo no podía dejar escapar a Dorflinger, y cuando vi que Nieto se pasaba un poco me metí sin dudarlo», y en lo que respecta a su pugna con Dorflinger, dijo: «Nos tocamos varias veces, pero no se ponía nervioso. Si esta carrera la llego a hacer el año pasado, no lo hubiese resistido. Ha sido muy dura para los nervios.»

En el cuarto de litro asistimos a la pugna Honda-Yamaha. En los entrenamientos, las Yamaha marcaron una ligera ventaja, con Wimmer y Lavado delante de la Honda de Ricci, la Aprilia-Rotax de Herweh y las Honda de Sarron, Mang, «Sito» Pons y Carlos Cardús, excelente éste con su moto de serie. En carrera, Ricci es quien arranca mejor, pero pronto es sobrepasado

por Mang y Lavado, que se destacan. Tras ellos, Cardús impresiona a todos, hasta que en la tercera vuelta se queda sin embrague. El sueño ha durado poco. Mientras tanto hay dos hombres que llaman la atención por su remon-tada, pues han arrancado mal: Sito y Wimmer. A media carrera, la situación se estabiliza como sigue: Mang, destacado; Lavado, que parece conformarse, y tras ellos, el terceto de Sito, Wimmer y Baldé, que van cambiando sus posiciones. Sito los encabeza en varias ocasiones, pero primero debe rendirse ante la superior velocidad de la moto de Baldé, y precisamente en la última vuelta, al jugarse el todo por el todo, con Wimmer pierde la partida. Una verdadera lástima, aunque para el honor hay que decir que marcó la vuelta rápida. En cuanto a los dos hombres de cabeza, Mang logra la victoria, pero no

sin sudarla, ya que Lavado le sobrepasó a dos vueltas del final, cuando el alemán había parecido intocable. En la última vuelta, el piloto de Honda superó a la Yamaha de Lavado por una rueda...

En la categoría reina, si Lawson era el mejor en los entrenos, seguido de Mamola y Gardner, en carrera la situación casi se repetiría, con la salvedad de que Gardner arrancaba el último y perdía una vuelta cambiando bujías. Así, Lawson controló toda la carrera con Mamola a unos cinco segundos, mientras que la lucha se planteaba por el tercer puesto entre McElnea, Roche, Sarron y Baldwin. Los dos primeros se cayeron y, finalmente, Baldwin se imponía al francés.

Sexto es Van Dulmen, pero quien había hecho realmente méritos para ese puesto era Juan Garriga. En los entrenos, ante el entusiasmo de los tifosi italianos y los directivos de la marca, obtenía el noveno lugar, algo que nunca antes había logrado una Cagiva. Y en carrera rodó todo el tiempo tras el cuarteto citado anteriormente, y sólo al quedarse sin gasolina al final de la prueba fue perdiendo posiciones hasta retirarse.

J. L. Aznar (Enviado especial)

NADAR Y GUARDAR LA ROPA

LA ROPA es la Racing Organizers and Promoters Association, es decir, la Asociación de Organizadores y Promotores de Competiciones. Estos señores se reunieron en Monza para dirimir varios asuntos pendientes, como el de los premios de las carreras, pero muy especialmente esperaban la visita de un célebre personaje: Mr. Bernie Ecclestone. Lo recibieron con frialdad, le hicieron incluso esperar un poco, y cuando hubo

terminado, incluso le dijeron: «Ahora, si nos permite, nos deja solos que tenemos que seguir hablando...» ¿Qué vino a hacer Ecclestone? Pues bien, a ofrecer dos millones y medio de dólares por año a la ROPA a cambio de los derechos de televisión y publicidad. Esta cifra, a repartir entre todos los organizadores, sólo satisface a unos pocos, aquéllos cuyo GP es deficitario y, por demás, los de la ROPA no tienen ningunas ganas de que

el señor Ecclestone haga con ellos lo que hizo con la Fórmula 1. Por el momento, sólo las grandes escuderías parecen estar de acuerdo con Ecclestone, y tras formarse unas comisiones de trabajo, la respuesta, posiblemente negativa, se sabrá dentro de dos o tres semanas. Entre los miembros de la ROPA están el RACE y los organizadores de Jerez. Tras la reunión, Ecclestone trató a los miembros de la ROPA de amateurs. Será por eso que el ambiente de los Grandes Premios de motos es tan distinto.

MONZA EN DIRECTO

— Félix Rodríguez es un privado barcelonés que en Monza tenía la moto en el camión del piloto murciano Hernández, que iba a ir en tren a la carrera, y que ningún día sabía con quién o cómo iba a comer. Iba completamente solo y dependía de las ayudas de sus compañeros y de la marca Autisa. Con la moto que el año pasado había sido oficial y ha comprado, era el mejor de ellos en carrera. Su rotura le desesperaba porque al

no marcar ningún punto no tiene las inscripciones aseguradas: «Aún no sé cómo voy a ir a Alemania», nos decía. Esperamos verle.

— Las Cagiva de Garriga y Luchinnelli llevaban los números 27 y 28. Estos son los de Ferrari en la Fórmula 1 y que han solicitado a la FIM. Cagiva quiere ser para el mundo de las motos italiano, lo que Ferrari es en el de los coches...

— Tras anunciarse que el Gran Premio de Austria no iba a celebrarse a causa de la radiactividad, en

Monza se ratificó que por fin se disputaría en la fecha prevista: el día 8 de junio. Para entonces no debería haber mayor problema con la radioactividad.

— Kenny Roberts vigila muy especialmente a Juan Garriga. Una semana antes del Gran Premio estuvo probando con él la moto y ayudándole a ponerla a punto. En los días del Gran Premio le estuvo tomando tiempos y le fue a comentar varias veces cómo iban las cosas. Un padrino así no lo tiene cualquiera...

24 HORAS DE LE MANS



ESCUELA DE PILOTOS
EMILIO DE VILLOTA

MARSANS
Agencia de Viajes - Título 1 del Grupo A
Avda. de José Antonio, 59
MADRID-13

Organizan viaje a las 24 Horas de Le Mans, que contará con la participación de Emilio de Villota, Fermín Vélaz y Juan Fernández dentro del equipo Danone-Porsche España.

Salida, viernes día 30 de mayo, a las 15,00 horas.

Llegada a Madrid, lunes, día 2 de junio, a las 10,00 horas.

Precio del viaje en autocar superlujo, vídeo, bar y WC: 7.500 pesetas.

La entrada se facilitará a la llegada al circuito.

Precio: 295 f.f. (aproximadamente 6.000 pesetas).

Información e inscripciones en las oficinas de viajes Marsans y en el teléfono: (91) 247 73 00.

UN RETO APASIONANTE
PRIMERA CARRERA EL DIA 1 DE JUNIO
EN EL CIRCUITO DE JEREZ

PIRELLI

Inscríbete en tu
concesionario YAMAHA

MOTUL

TCP

GARIBALDI

NGK

GALFER



CON LA COLABORACION DE MOTOCICLISMO Y SOLO MOTO

COPIA
YAMAHA



INTERACCION



FORMULA FORD ESTRENO CON FUTURO

CON escaso público tuvo lugar el Trofeo San Isidro, primera prueba de la temporada en el Circuito del Jarama, con sólo dos carreras en el programa:

Campeonato de España de Producción y Fórmula Ford, en la que los pilotos portugueses hicieron ver lo que este campeonato puede dar de sí en España.

Tras lo visto el domingo y teniendo en cuenta que los pilotos no conocían el trazado, hay razones más que suficientes para pensar que el Campeonato Marlboro de Fórmula Ford que se iniciará en septiembre será de lo más competitivo. Muy pronto el 1-36-55, mejor tiempo de entrenamientos marcado por el veterano Pequepe, se verá superado, y hay que tener en cuenta que esta cifra es comparable a las logradas por la desaparecida Fórmula Nacional Española en sus mejores tiempos. Además, esta nueva modalidad se presenta como una magnífica escuela para los jóvenes y agresivos pilotos que tengan ganas de aprender,



La Fórmula Ford llegó y convenció. Los pequeños 1600 traerán espectáculo



Sasiambarrera ganó sin problemas. Correcaminos y Ripollés no pudieron impedirlo

pues no sólo vale demostrar el valor en la pista, también es muy importante, dadas las características de estos monoplazas, conocerlos a fondo y saber valorar las reacciones del coche para lograr los reglajes más adecuados a un determinado circuito o tipo de conducción. Dieciséis fueron los pilotos inscritos en la prueba, entre los que se encontraban los habituales del campeonato portugués y dos españoles, cuyos medios mecánicos estaban muy por debajo de los de sus colegas más experimentados. El actual líder del certamen, Pequepe, que salió en primera posición, se vio adelantado en la cuarta vuelta por su máximo rival, Pedro Martos, un joven de veinte años a quien no pudo superar. Muy bonita la lucha por la tercera plaza, desde el principio en manos de Leite, que resistió durante toda la carrera el acoso de Figueiredo.

La inscripción habitual de producción se vio incrementada el domingo por un buen número de *coberos* que midieron sus fuerzas con los habituales del campeonato, aunque por problemas de peso la mayoría de ellos salieron desde los últimos puestos de la parrilla. La carrera la ganó de principio a fin José Angel Sasiambarrera con Volkswagen Golf GTI, que sin que nadie le inquietara se permitió el lujo de marcar la vuelta rápida. Por detrás de Sasiambarrera, Correcaminos con su habitual Renault 11 Turbo patrocinado por Amstrad logró, al igual que en Jerez, un incuestionable segundo puesto por delante del Golf de Ripollés, que tras los problemas que retrasaron a Arias rodó también en solitario. La cuarta plaza se la ganó a pulso Antonio Castro, que había marcado el tercer mejor tiempo en entrenamientos, por detrás de Sasiambarrera y Correcaminos, pero que debió salir penúltimo por no dar su Renault 5 Turbo con el que habitualmente sigue la Copa el peso mínimo requerido en producción. La agrupación II fue para Máximo Sant con Renault 5 Copa, y entre los pequeños se impuso Valerio Jonama con Opel Corsa.

M.ª Jesús Benoit
Fotos: A. J. Nieto



Boxes



1-37 después de unas cuantas vueltas con la unidad que Ford tiene pintada con los colores de Marlboro.

NO se entiende como se permitió comenzar los entrenamientos de la Fórmula Ford estando la pista sin limpiar. Tras una primera vuelta, los



participantes volvieron a boxes hasta que el trazado estuvo de nuevo en condiciones.

PEDRO Bastos, que realizó una buena carrera, fue el sábado protagonista de un curioso incidente. El coche que pilotaba el piloto español perdió rueda y llanta, que fueron a parar al otro lado de la autopista, saltando las vallas del circuito.

NO quedó el domingo en el Jarama ningún trozo de metal por pequeño que fuera. Los problemas con el peso de los coches hizo a los pilotos utilizar todo lo imaginable como lastre.

PARA que los pilotos portugueses vinieran a España a esta carrera de exhibición Ford, Marlboro, el RACE y la Federación pusieron de su parte. Al final 50.000 pesetas de prima de salida, carrera puntuable, entrenos gratis el sábado y trofeo para todos fue el resultado.

POCOS pilotos, al parecer de los que quieren correr, estaban por los boxes. Eso sí, no faltaron contactos entre las marcas y los interesados en coger las representaciones de chasis y motores en España.

Y hablando de representaciones, Ruiz Thiery tiene casi asegurada la importación exclusiva de los neumáticos, que serán Dunlop para que los participantes españoles puedan salir a otros países.

SE ha abierto el plazo para depositar las 150.000 pesetas de fianza que se exigen a los que quieran tener uno de los veinticinco Van Diemen que importará Ford en condiciones especiales. El plazo se cierra el día 16 de junio.

YA hay precio oficial para los primeros Van Diemen. 2.190.000 pesetas, que podrán ser financiados en condiciones especiales por Ford Credit.

TAMBIEN los motores Minister tienen un precio aproximado. Si en Inglaterra valen 3.000 libras, es decir, 600.000 pesetas, se calcula que en España saldrán por unas 800.000 pesetas.

EL RF 86 ya se ha demostrado más rápido que las versiones anteriores. Juan Alonso de Celada marcó

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

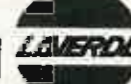


LBO M

La Boutique de la Moto

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

CONCESIONARIO OFICIAL



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



BALLESTA

NO ME DISA LO QUE
HACÍA ANTES DE DISEÑAR
COCHES. A VER SI
LO ADIVINO...



MAN BALLESTA

Tarjetas Postales

PARA España, este es el año del fútbol: cuatro equipos en finales europeas, o sea, el Barcelona, el Atlético de Madrid, el Real Madrid y la sorprendente selección nacional sub-21 que tan inteligentemente dirige Luis Suárez.

Y, además, el Mundial, a donde acudimos con la mejor selección que ha constituido España desde la que fue a Italia en 1934, aquella de Zamora, Quincoces, Luis Regueiro y Lángara..., a pesar de que cayó en cuartos de final contra la Italia que luego se proclamaría campeona del mundo.

Y para los intereses generales de este deporte, también es positivo que el Zaragoza se haya hecho con la Copa del Rey y acuda el año que viene a Europa.

Todo eso augura un inmediato excelente porvenir para el deporte más popular y al mismo tiempo más castigado por pésimas administraciones internas en muchos clubes y por la propia administración deportiva estatal. Junto con Italia y Gran Bretaña, somos el país con mayores taquillas futbolísticas del mundo y, sin embargo, la mayoría de los clubes españoles están anegados en las deudas. Al menos no parecen estar también sumergidos, como muchos de los italianos, en una cloaca de fraudes e indecencias.

Y eso que, en España, para ir al fútbol y salir del fútbol hay que aceptar incomodidades y sacrificios dignos del más



Xavier Domingo

El fútbol

refinado de los masoquistas, sobre todo si se usa el automóvil propio o el taxi.

Para ir, aún, a condición de tomárselo con tiempo, con bastante tiempo incluso. Pero para salir con un mínimo de comodidad y de rapidez, no queda más remedio que abandonar el estadio unos diez minutos antes de que el referee pite el final del encuentro, con el riesgo de perderse ese penalty del último minuto que tantas veces da la victoria al Real Madrid en el Bernabéu.

Demasiado estadios españoles fueron construidos cuando el lugar en donde están era un descampado de las afueras de la ciudad. El descomunal crecimiento urbano de los últimos veinte años los ha dejado en lugares ahora céntricos y de

mucho tráfico, y es un problema que ha preocupado poco a las autoridades municipales. De modo que muchos miércoles, sábados y domingos, determinadas ciudades, cuando termina el partido, se encuentran con varias decenas de miles de vehículos atascados en puntos neurálgicos y creando un auténtico caos que los aficionados al fútbol soportan con paciencia, pero que molesta extraordinariamente a los que no lo son.

Y uno tiene la impresión de que estudios racionales de canales y vías de salida, convenientemente dirigidos por agentes de tráfico competentes y amables que condujeran a los peatones por determinados lugares y a los autos hacia otras escapatorias, no serían ni demasiado peliagudos ni demasiado difíciles de llevar a la práctica.

No es difícil prever que el año que viene irá más gente al fútbol que este año —salvo, quizá, en Valencia—, y, por tanto, sería gratificante que las cabezas pensantes de los Ayuntamientos más afectados dedicaran algo más de su tiempo para reflexionar en la solución de este problema y algo menos en meditar los modos y maneras de cruzar más al contribuyente con impuestos y gabelas, multas e incautaciones de vehículos.

No nos hagamos demasiadas ilusiones. Para el que gobierna es mucho más fácil castigar y reprimir que facilitarle la vida al ciudadano.

SERIE PRODUCCION

47

oaz de



MERCEDES 560 SEC

MERCEDES tiene una forma muy especial para conducirlo. La carrocería es de dos puertas, pero el interior es amplio y se pueden acomodar cuatro personas sin ningún tipo de problemas. El mercado de estos coches es principalmente el americano y el alemán. La gama alta de los Mercedes coupé se completa con los 420 SEC y 500 SEC, de 218 y 245 caballos.

gún tipo de dote especial para conducirlo. La carrocería es de dos puertas, pero el interior es amplio y se pueden acomodar cuatro personas sin ningún tipo de problemas. El mercado de estos coches es principalmente el americano y el alemán. La gama alta de los Mercedes coupé se completa con los 420 SEC y 500 SEC, de 218 y 245 caballos.



A propósito, los asientos son ahora mucho más anatómicos y envolventes. Más cómodos.



Tampoco podemos pasar por alto su completo equipamiento. Diversos indicadores y testigos de control. Un moderno sistema de calefacción y aireación. Y un nuevo volante, de seguridad, totalmente acolchado.

mejorado. te alcanzar a versión

Motor 16

de 90 CV. 167 en la de 75 CV.

Sólo su consumo es menor. Nada más que 5,5 lts. a los 100 km. en el motor de 90 CV y 5,3 en el de 75 CV. Todo eso, gracias a su económico motor y a su increíble aerodinámica, de 0,34 CX.



La capacidad de maletero es ahora también mayor: 410 lts. Nada menos que 90 lts. más que el de su predecesor. En el nuevo Golf hay lugar para todo.



El nuevo Golf ofrece además, con su nuevo depósito de 55 lts. un asombroso nivel de autonomía.

En el nuevo Golf, la avanzada mecánica Volkswagen está presente hasta en el más pequeño detalle.

Póngase en marcha. Desde el primer momento podrá disfrutar del silencio que se vive a bordo. Incluso a las más altas velocidades, gracias a su bajo número de revoluciones y a la perfecta insonorización del habitáculo.

A proporcionar este excepcional grado de confort también contribuye su moderno sistema de suspensión. Y su dirección de cremallera, suave y precisa, con columna de seguridad.

Hablando de seguridad, no hay que olvidar sus frenos. De disco-tambor, con servofreno. Todos los modelos están provistos de sistema de frenos de doble circuito en diagonal. Golf CL Gasolina. En versiones de 2 y 4 puertas.



Importado por Seat.



Golf CL Gasolina

Ojos negros



Freixenet
Méthode Champenoise
Louis Roederer & Co.
CORDON NEGRO

Estamos solos. Te siento más cerca que nunca.
Celebrar este momento, dos copas
y CORDON NEGRO BRUT FREIXENET. Querría mantener
para siempre tu mirada.

Hay placeres que son universales.

CORDON NEGRO BRUT
El Cava Universal

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

24 de mayo 1986

Núm. 135 • 200 ptas.

EN SEPTIEMBRE
**LLEGAN LOS
JAPONESES**

Mitsubishi
Pajero



Nissan Auster



Honda Accord

AX
LA OFENSIVA
DE CITROËN



**RENAULT 21: PRECIOS
DE COMPETICION**

**DE ANGELIS: MUERTE
DE UN PILOTO**