

COMPARATIVA: ORION FRENTE A KADETT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

7 de junio 1986

Núm. 137 • 250 ptas.

COCHES DEL VERANO
205 LACOSTE
IBIZA DEL SOL
CORSA CUP

EXTRA VERANO

VIAJAR EN
VACACIONES
DONDE
COMER

CARRETERAS
PUNTOS
NEGROS



EXCLUSIVA

FERRARI 328 GTS CONTRA PORSCHE 911

**DEJE QUE LE
CONFORT,
ADEMAS EXIJA**

**OFREZCAN
PERO
ESTABILIDAD.**



Más de 1.000 puntos de Asistencia Técnica.

Para Volkswagen el confort empieza en la estabilidad.

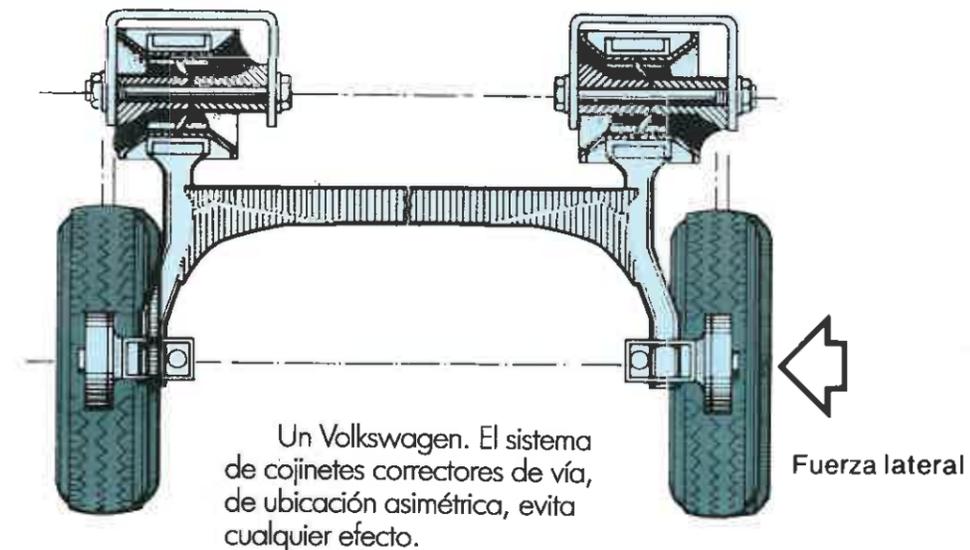
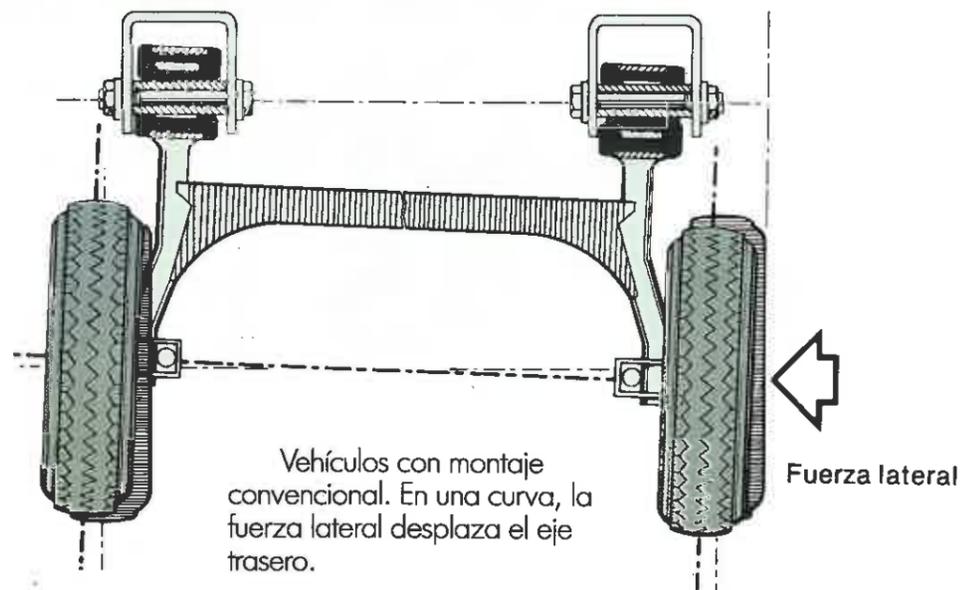
Olvídese de las curvas.

¿Cómo?

Del modo más sencillo. Conduciendo un Volkswagen.

Porque sólo Volkswagen dispone de un sistema de estabilidad exclusivo.

Porque sólo Volkswagen cuenta con la patente del dispositivo más avanzado en cuestión de estabilidad: el sistema de cojinetes correctores de vía, de ubicación asimétrica.

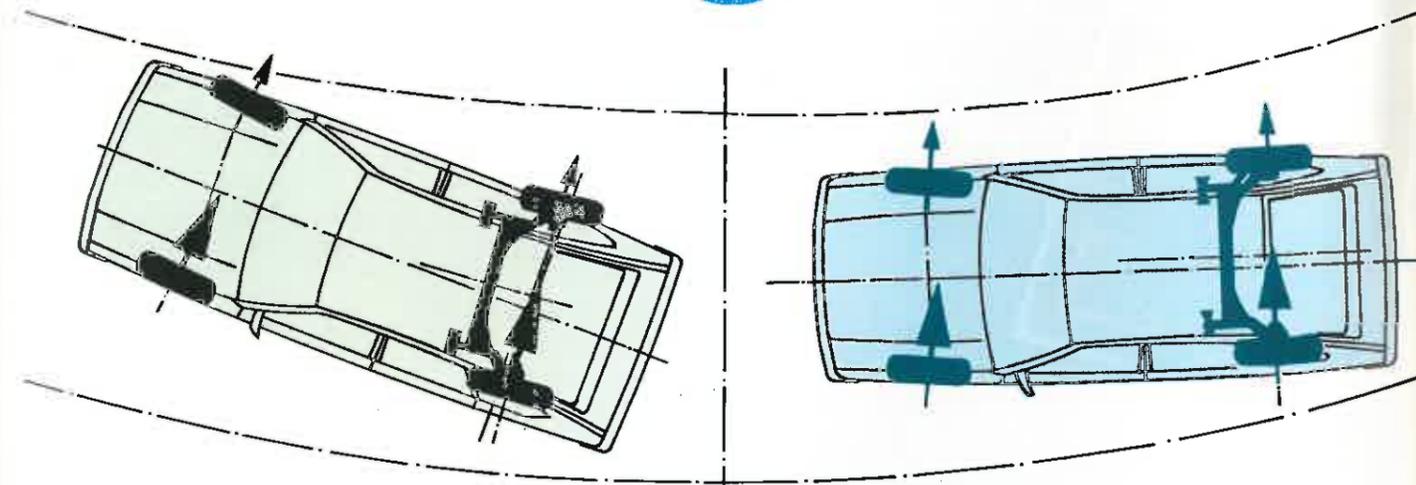


Para tomar las curvas como si fuesen rectas.

Imagínese en la carretera. Ante usted, una interminable recta. ¿Cómo se comporta su coche? Correctamente. Bien. Lo normal. Y es lógico. En condiciones normales, la estabilidad que ofrecen la mayoría de los coches resulta suficiente.

La conducción es confortable y sin problemas. Pero, ¿por cuánto tiempo?

Resulta que la recta que usted seguía no era tan interminable como parecía. Llegaba una curva. Y bastante cerrada. Existen dos posibilidades:



Vehículo sin sistema de cojinetes correctores de vía, de ubicación asimétrica: existe un descontrol de fuerzas que provoca el "coleo".

Un Volkswagen. Su sistema de cojinetes correctores de vía, de ubicación asimétrica, impide el desplazamiento del eje trasero.

Su coche no es un Volkswagen.

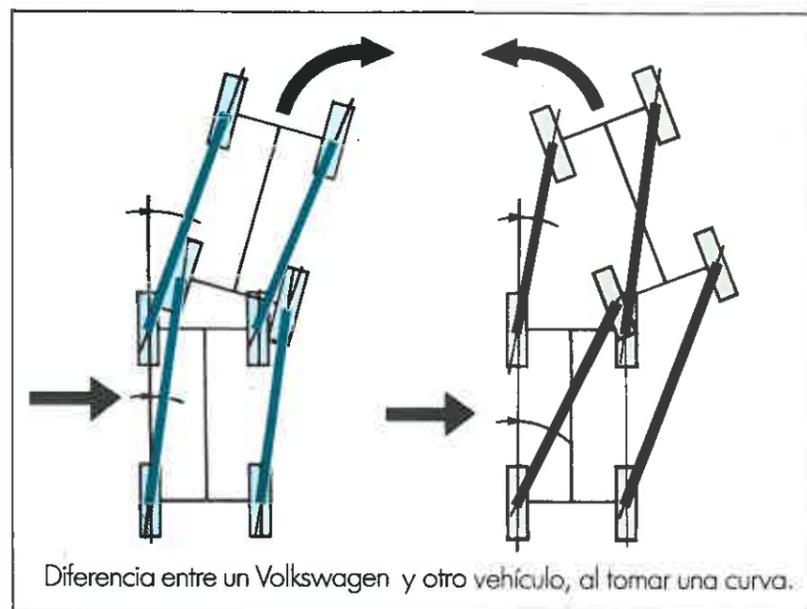
En el mejor de los casos, posiblemente usted deba disminuir su velocidad. O corregir el trazado en pleno recorrido para rectificar el "coleo" del coche. O arriesgarse a ocupar el arcén. En el peor de los casos... toque madera.

Su coche es un Volkswagen.

El sistema de cojinetes correctores de vía, de ubicación asimétrica, compensa la fuerza centrífuga que amenaza desviar la dirección del vehículo.

Usted no precisa modificar el trazado de la curva en lo más mínimo. Ni un solo milímetro.

Para su coche, la seguridad que suponía conducir en una recta, se mantiene en la curva. Por difícil que sea.



Seguridad ejemplar.

Dos ejemplos de cómo la sofisticada mecánica Volkswagen ha aplicado sus innovaciones en torno a la seguridad: Passat y Santana.

Dos Volkswagen en los que la seguridad alcanza los más altos límites posibles.

El Passat y el Santana son confortables y seguros. Potentes y seguros. Dinámicos y seguros. Capaces y seguros. Resistentes y seguros.

Comprébelo usted mismo visitando el concesionario Seat más próximo. Descubrirá que son dos auténticos monumentos a la seguridad.



Estabilidad Volkswagen.

La estabilidad de la mayoría de los coches está basada en los tradicionales casquillos de goma SILENTBLOC. Aconsejables para proporcionar confort al vehículo, pero superables en cuanto a ofrecer seguridad.

Con el descubrimiento del sistema de cojinetes correctores de vía, de ubicación asimétrica, la tecnología Volkswagen logra superar un auténtico reto. Además de confort, Volkswagen ofrece la máxima estabilidad, incluso en las situaciones más comprometidas. Lo que equivale a seguridad total.

GARAN

Garantía de



Garantía de seis años de la



Seguro Un seguro propuesto



Para Solicite las condiciones adaptadas



Leasing con mantenimiento

Es un servicio exclusivo de SEAT para que usted disponga de los vehículos que su empresa necesita sin pagar ninguna avería ni mantenimiento durante el período de contrato.



Teléfono rojo.

Servicio permanente. 24 horas al día. Para que, en caso de avería, usted siempre encuentre la ayuda que necesita. (91) 441 22 22.



Talleres de guardia.

Talleres Seat repartidos por todo el territorio nacional, abiertos incluso sábados, domingos y festivos. Para que usted viaje tranquilo.



Asistencia técnica en carretera.

La mayor flota de coches-taller en las carreteras del país. Para asegurar su viaje. Le atenderán, sea cual sea la marca de su coche, sin cobrarle la mano de obra.



Más de 1.000 puntos de Asistencia Técnica.

BRILLANTE Y ESPECTACULAR 911 CARRERA



MOTOR Disposición: Trasero longitudinal. Número de cilindros: 6, horizontales opuestos. Cilindrada: 3.164 c.c. (95x74,4 mm). Cigüeñal: de 8 apoyos. Distribución: Un árbol de levas por fila de cilindros, accionados por cadena. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic. Compresión: 10,3 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 231 CV a 5.900 rpm. Par máximo: 28,6 mkg a 4.800 rpm.

TRANSMISION Tracción: A las ruedas traseras. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 9,4 km/h.; 2.ª, 16,3 km/h. 3.ª, 23,6 km/h.; 4.ª, 30,9 km/h.; 5.ª, 39,1 km/h. Embrague: mando mecánico.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre toques: 2,8. Diámetro de giro: 10,9 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De aleación, de 6/7x15 pulgadas. Neumáticos: 185/70 y 215/60 VR 15.

PESO En orden de marcha: 1.160 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
911 Carrera	3.164	231	242	13,2	16,60	27
911 Carrera Targa	3.164	231	242	13,2	16,60	27
911 Carrera Cabriolet	3.164	231	242	13,2	16,60	27
911 Turbo	3.299	300	260	11,8	15,38	—

Motor 16

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 Brío (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 Meillerey (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania).

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

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

Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Pinar 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. Imprenta: Lerner Printing Internacional, S. A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuidor: SGBL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).

Es una publicación del GRUPO 16. Director de Publicidad: Balbino Fraga. MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

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

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

SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA	
8	LO ULTIMO	BMW, a lo grande
9		Venturi MVS
10		Ibiza Pick-Up
12	FRENTE A FRENTE	Orion/Kadett
27	MERCADO	Ecos de la semana
28		Precios de nuevos
32		Precios de usados
35	EXTRA VERANO	



36		Ferrari contra Porsche
48		Los coches blancos
59		Puntos negros
71		Dónde comer
89		Bazar náutico
94		TV: la serie del verano
97	MOTOS	Kawasaki 1000 RX
104	FUERA DE SERIE	El fenómeno 2 CV



110	AL VOLANTE	Opel Kadett GSi 4X4
114	COMPRAR Y VENDER	
123	CUENTENOS SU CASO	
124	DEPORTE	El otro Mónaco
130		Fórmula 1 a escala
134		Rallye Villa de Llanes
138		A todo gas
148	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRES	

PAG. 140, DEPORTE: LAS 24 HORAS DE LE MANS

Para veranear

NOS acercamos al verano 86 y la mayoría hemos comenzado ya a pensar en esas vacaciones que están a la vuelta de la esquina. Con este número queremos ofrecer a nuestros lectores una especie de guía práctica que concentramos en cuatro grandes bloques.

1. Los coches.—No se trata de poner los dientes largos a nadie. Ni muchísimo menos. Diríamos mejor que es un regalo poder contemplar de cerca a estos dos bellos monstruos que son el Porsche 911 Cabrio y el Ferrari 328 GTS. Ellos son una especie de ilusión para todos los amantes del automóvil. Aquí encontrarán también esos caprichitos de verano —Peugeot 205 Lacoste, Corsa Cup e Ibiza del Sol— con los que los fabricantes ponen de manifiesto, una vez más, su enorme sensibilidad y buen gusto. Son los pequeños del millón de pesetas, los protagonistas con ruedas del verano. Este capítulo se cierra con la comparativa Orion-Kadett, los dos grandes éxitos del 86.

2. Las carreteras.—Un informe exclusivo, elaborado en base a miles de datos técnicos de la Dirección General de Tráfico, nos permite ofrecer los tramos más peligrosos de las carreteras españolas. No estará de más que, antes de emprender el largo viaje del verano, dediquemos unos minutos al estudio de los gráficos que publicamos aquí, que nos indican de una forma muy clara dónde se la pegan los conductores españoles. Lo importante, no nos importa repetirlo una vez más, es saber llegar.

3. Las comidas.—Ya estamos en la carretera. La mayoría, antes de llegar a su destino, tendrá que detenerse en algún restaurante del camino para reponer fuerzas. También hemos pensado en ellos. Un equipo de MOTOR16 ha recorrido las seis carreteras nacionales, con el único objetivo de ofrecerles una guía de los restaurantes y aconsejarles las delicias de cada lugar. Indudablemente no están todos los que son, pero entendemos que los recomendados no significarán una sorpresa desagradable para el viajero, como suele ocurrir en muchos casos.

4. El deporte.—No se pierdan el reportaje gráfico del «otro Mónaco», el de la Fórmula 1. Es una auténtica maravilla. Además, este fin de semana, el gran circo de Le Mans ha levantado el telón, para ofrecernos una carrera del Campeonato del Mundo de Resistencia. Allí estuvieron los enviados especiales de MOTOR16, para contarles todo lo sucedido en este mítico circuito.

Félix Lázaro

GARANTIAS Y SERVICIOS SEAT

Garantía de 12 meses, incluyendo piezas y mano de obra sin límite de kilómetros.



Garantía contra la perforación por corrosión.

Seis años de garantía contra la perforación por corrosión de la carrocería de su Seat, Audi o Volkswagen.



Seguri-Seat.

Un seguro que le cubre la inmovilización por avería, proporcionándole todos los medios necesarios para que usted continúe sin problemas.



Para ayudarle a la financiación de su vehículo.

Solicite en todos los puntos de venta de la Red SEAT las condiciones de financiación FISEAT: "la financiación personalizada" le facilita cómodos plazos y fórmulas adaptadas a sus necesidades.



Leasing con Mantenimiento.

Es un servicio exclusivo de SEAT para que usted disponga de los vehículos que su empresa necesita sin pagar ninguna avería ni mantenimiento durante el período de contrato.



Teléfono rojo.

Servicio permanente. 24 horas al día. Para que, en caso de avería, usted siempre encuentre la ayuda que necesita. (91) 441 22 22.



Talleres de guardia.

Talleres Seat repartidos por todo el territorio nacional, abiertos incluso sábados, domingos y festivos. Para que usted viaje tranquilo.



Asistencia técnica en carretera.

La mayor flota de coches-taller en las carreteras del país. Para asegurar su viaje. Le atenderán, sea cual sea la marca de su coche, sin cobrarle la mano de obra.



Más de 1.000 puntos de Asistencia Técnica.



PORSCHE 911

EL 911 sigue siendo un automóvil exclusivo que representa mejor que ninguno el carácter deportivo de la firma Porsche. La primera versión de este modelo vio la luz hace más de veinte años, pero su diseño espectacular y agresivo no ha perdido nada de vigencia con el paso del tiempo. Se ofrece con tres versiones diferentes de carrocería: la clásica, una denominada Targa,

con una franja del techo desmontable, y otra desmontable por completo y que recibe el nombre de Cabriolet. Los motores pueden ser, o bien atmosférico, con una potencia de 231 caballos, o bien sobrealimentado por un turbo, con lo que se llega a los 300 caballos. Sus velocidades máximas superan los 240 km/h. el atmosférico y los 260 km/h. la versión turbo.



Motor 16

near

camos al verano 86 y la matememos comenzado ya a pensar esas vacaciones que están a la alta de la esquina. Con este nos ofrecer a nuestros lectores de guía práctica que concentro grandes bloques. s.—No se trata de poner los a nadie. Ni muchísimo mejor que es un regalo poder e cerca a estos dos bellos son el Porsche 911 Cabrio y TS. Ellos son una especie de los los amantes del automóvil encontrarán también esos caprino —Peugeot 205 Lacoste, liza del Sol— con los que lomen de manifiesto, una vez e sensibilidad y on los pequeños esetas, los prota edas del verano. se cierra con la orion-Kadett, los itos del 86.



FORUM (Luzbun), José Rodríguez (Pruebas): Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).
 Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11.
 Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Paris 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: SGEL Polígono Industrial. Avda. Valdeparra, s/n. 28000 ALCOBENDAS (Madrid).
 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.

48	Los coches blancos
59	Puntos negros
71	Dónde comer
89	Bazar náutico
94	TV: la serie del verano
97 MOTOS	Kawasaki 1000 RX
104 FUERA DE SERIE	El fenómeno 2 CV
	
110 AL VOLANTE	Opel Kadett GSi 4X4
114 COMPRAR Y VENDER	
123 CUENTENOS SU CASO	
124 DEPORTE	El otro Mónaco
130	Fórmula 1 a escala
134	Rallye Villa de Llanes
138	A todo gas
148 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRES	

2. Las carreteras.—Un informe exclusivo, elaborado en base a miles de datos técnicos de la Dirección General de Tráfico, nos permite ofrecer los tramos más peligrosos de las carreteras españolas. No estará de más que, antes de emprender el largo viaje del verano, dediquemos unos minutos al estudio de los gráficos que publicamos aquí, que nos indican de una forma muy clara dónde se la pegan los conductores españoles. Lo importante, no nos importa repetirlo una vez más, es saber llegar.

3. Las comidas.—Ya estamos en la carretera. La mayoría, antes de llegar a su destino, tendrá que detenerse en algún restaurante del camino para reponer fuerzas. También hemos pensado en ellos. Un equipo de MOTOR16 ha recorrido las seis carreteras nacionales, con el único objetivo de ofrecerles una guía de los restaurantes y aconsejarles las delicias de cada lugar. Indudablemente no están todos los que son, pero entendemos que los recomendados no significarán una sorpresa desagradable para el viajero, como suele ocurrir en muchos casos.

4. El deporte.—No se pierdan el reportaje gráfico del «otro Mónaco», el de la Fórmula 1. Es una auténtica maravilla. Además, este fin de semana, el gran circo de Le Mans ha levantado el telón, para ofrecernos una carrera del Campeonato del Mundo de Resistencia. Allí estuvieron los enviados especiales de MOTOR16, para contarles todo lo sucedido en este mítico circuito.

Félix Lázaro

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



En voz baja

● Desde hace tres semanas, los Renault-5 GT Turbo incorporan un nuevo turbocompresor refrigerado por agua, a través de canalizaciones que parten del circuito general de refrigeración.

● En un futuro aparecerá en Francia una versión de tres puertas del Peugeot 309, de carácter eminentemente deportivo, que recibirá la denominación GTi. Es muy posible que el futuro GTi utilice el motor 1900, con

inyección y una potencia próxima a los 130 caballos.

● La fábrica de Manresa de Pirelli va a convertirse en cuatro años en el segundo centro productivo de la marca en Europa y en la más moderna instalación para la fabricación de neumáticos. Las inversiones previstas superan los 5.000 millones de pesetas.

● Tras el grave incendio que padeció la fábrica de Monroe-Junior, el principal fabricante de amortiguadores de España está cumpliendo con todos sus compromisos de primer equipo y repuesto. Los procesos de pintura y expedición, los más dañados en el siniestro, han podido ser superados gracias a la colaboración de todos los trabajadores y a la ayuda de otras empresas cercanas.



ANIVERSARIO

EL R-4 CUMPLE VENTICINCO AÑOS

rante los próximos cuatro años; este proceso dará continuidad al que se ha realizado durante los últimos meses. El primer resultado de la inversión saldrá a la luz en septiembre, momento en el que pondrán a la venta los neumáticos P-600 y P-700 hechos en nuestro país. Pirelli ofrecerá así una cubierta de alta seguridad que funciona en lluvia con una eficacia impresionante, desde el otoño los usuarios españoles podrán disponer de los neumáticos más avanzados que ahora mismo se encuentran en el mercado.

ACUERDO

ELF LUBRICA A RENAULT

DESDE hace quince años Elf Aquitania ha elaborado una gama de lubricantes de alta tecnología, adaptados a los motores Renault, que se comercializan en la mayor parte de los países europeos. Ahora estas dos compañías han firmado un acuerdo para vender en España esta gama de aceites, que será recomendada por Fasa Renault y se pondrá en el comercio con el nombre de Presti.

Igualmente, Elf Aquitania participará en las actividades deportivas de FASA Renault, en particular en el campeonato nacional de rallyes y en las Copas Renault de promoción.

PEGASO

MINIBUSES PARA MADRID

EL Ayuntamiento de Madrid ha firmado un acuerdo con ENASA para la adquisición de 129 minibuses del tipo 5317, por un precio de 8,5 millones cada unidad. La primera entrega de los minibuses se realizará en el mes de octubre y ENASA prevé entregar el 60 por 100 de los vehículos antes de fin de año.

El minibus 5317 tiene una

capacidad de 27 pasajeros sentados más el conductor, y adicionalmente puede transportar hasta 62 usuarios de pie.

PREMIO EL GRACILIANO HERNANDEZ, A MOTOR16

EL director de MOTOR16, Félix Lázaro, ha obtenido el premio Graciliano Hernández Marcos por un artículo publicado en esta revista el pasado 7 de diciembre, con el título «El reparto de la tarta». El premio, instituido por Peugeot-Talbot en memoria de su tristemente desaparecido jefe de prensa, se concede por primera vez y está dotado con quinientas mil pesetas. Al premio han concurrido medio centenar de artículos periodísticos publicados en los medios de comunicación nacionales, y fueron examinados por un jurado presidido por el presidente de Peugeot-Talbot, Estanislao Chaves, del que formaban parte el presidente del RACE, Fernando Falcó; el presidente de ANFAC, Alfredo Giménez-Cassini; el presidente-editor de «Abc», Guillermo Luca de Tena, y el presidente del Grupo 16, Juan Tomás de Salas, actuando como secretario el director de relaciones exteriores de Peugeot-Talbot, Pedro Crespo.

INDUSTRIA

IACocca COMPRA MASERATI

ALEJANDRO de Tomaso ha anunciado el acuerdo suscrito con Iacocca, a través de la Chrysler Italian Import, según el cual esta compañía se hará con el control del construc-

tor italiano en un periodo de diez años. En un primer paso, la filial italiana de Chrysler, que actualmente tiene un 3,47 por 100 del capital, aumentará su participación hasta un 15,6, con una inversión de 120.000 millones de liras, para aumentar la producción de Maserati hasta 6.000 vehículos anuales. Para julio de 1989 se prevé un aumento de la participación hasta el 32,4 por 100, y la operación culminará en enero de 1996, con la adquisición por parte de Chrysler del 51 por 100 de Maserati.

BARCELONA

MERCADO DE OCASION

DESDE hace seis años funciona en Barcelona el Mercado del Vehículo de Ocasión, celebrado tradicionalmente en diciembre. Este año, los organizadores han decidido dar un paso ade-

SUBASTA

RELIQUIAS MILLONARIAS EN SOTHEYB'S

ALREDEDOR de 43 millones de pesetas—2.550.000 francos— se pagaron por el Rolls Royce Silver Ghost de 1910 que Sotheby's subastó entre otros 54 automóviles de colección el pasado día 25 en Mónaco. Este coche, que alcanzó la cifra más alta en la subasta, tiene todos los cromados recubiertos de oro de veinticuatro kilates. Anteriormente perteneció al rey de Siam y su último propietario ha sido un príncipe tailandés. Además de este extravagante vehículo destacaban el Packard de 1929 que perteneció a Clark Gable, el Bentley Continental S 2 del rey de Marruecos y el Bugatti tipo 57 C Atalante de 1938, por el que se pagaron 33 millones de pesetas.



FUSION

YAMAHA ENTRA EN FRANCIA

lante organizando el de primavera, con lo cual a partir de ahora van a ser dos las ofertas anuales. Como en el anterior, los coches destinados a la venta deben pasar antes un control técnico de entrada para así evitar la venta de chatarras ambulantes. La caída de las ventas de los usados en lo que va de año—un 40 por 100 de promedio en el primer trimestre— ha hecho que los vendedores se lanzaran a esta iniciativa, y así esperan alcanzar la cifra de los 1.000 coches vendidos, la que se obtuvo en el certamen de diciembre. La muestra ocupará 9.000 metros cuadrados y tiene la particularidad de estar encuadrada dentro de la tradicional Feria de Muestras de Barcelona.

EL fabricante japonés Yamaha acaba de encontrar la mejor disculpa para asentarse en Francia. El constructor francés de bicicletas y motos MBK—antes Motobecane— pasa por una profunda crisis, que ha registrado unas pérdidas de 37 millones de francos en el último año, en vista de lo cual Yamaha, que ya posee el 10 por 100 de las acciones de la compañía francesa, ha manifestado que está dispuesta a adquirir un paquete mayoritario del accionariado, comprometiéndose a desarrollar nuevos productos y expansionar el mercado de exportación. Actualmente, Yamaha ocupa el segundo puesto por detrás de Honda en el ranking mundial de producción de motocicletas.



ORIENTAL

EMELBA MONTARA DAIHATSU

LAS actividades de Emelba con los países de Extremo Oriente no se limitarán a los acuerdos de importación de los coches coreanos de Hyundai, como ya hemos informado. Ahora, la firma catalana mantiene conversaciones con el fabricante japonés Daihatsu, para montar el modelo Cuore. Toda la parte mecánica se importaría de Japón y en España se realizaría la carrocería en material «composite», un plástico de alta resistencia ya utilizado por la firma catalana en el Family Car. El Daihatsu Cuore es un pequeño coche de 3,20 metros de largo, que lleva un motor de tres cilindros, con 850 centímetros cúbicos y 44 caballos de potencia.



INVERSION

PIRELLI A LA CARGA

LA sociedad Pirelli quiere dar un empujón fuerte a su fábrica española, quiere que la factoría de Manresa sea una de las mejores de Europa y para conseguir ese objetivo va a invertir cinco mil millones de pesetas du-



RENAULT 21. EL VIENTO DE LA LIBERTAD.



DEDICADO A LOS CAZADORES DE LIBERTAD.

El viento de la libertad.

Soplan vientos nuevos para los cazadores de libertad. Vientos nuevos para aquellos que se desplazan rápida y suavemente. Para los que sienten la pasión de viajar. Para los que lo quieren todo. Sin compromiso.

Los caminos de la libertad.

La dulce suspensión. El Renault 21 está equipado con un tren delantero de caída negativa y un nuevo diseño en el tren trasero; 4 barras de torsión. Para una estabilidad perfecta. Pegado a la ruta. Con toda la seguridad que aporta un motor de gran cilindrada.

La inyección electrónica integral alía las leyes de inyección del carburante con la electrónica. Para conseguir sustanciales mejoras en prestaciones y en longevidad del motor. El Renault 21 coordina sus fuerzas.

El confort en libertad.

En el Renault 21 los asientos delanteros son un diseño monoguía regulable en tres direcciones. Cada piloto elige la altura desde la que domina. En el Renault 21 se amplía el horizonte habitable. Los apoyabrazos se alargan. La altura de los ventanales se hace excepcional. Al Renault 21 le gustan los movimientos amplios.

El Renault 21 sobresale por su espíritu práctico. El maletero hondo, de suelo completamente plano, tiene una capacidad excepcional. Los asientos traseros abatibles, para permitir el acceso al maletero desde el interior. El volumen de carga se amplía según la necesidad.

Más de 1.450 puntos de asistencia en toda España.

Su Renault con Renault Financiación. Hasta cuatro años.



EN SEPTIEMBRE
EL NUEVO SERIE 7

BMW A LO GRANDE

A mediados del mes de septiembre, BMW presentará su nuevo Serie 7, que reemplazará al actual en lo más alto de la gama de la marca bávara. El nuevo coche responde a un cuidadoso estudio, a fin de que pueda ser un temible competidor de las mejores berlinas actuales. Los hombres de BMW quieren asestar un buen golpe a su tradicional competidor, Mercedes, con un coche que disputaría la supremacía a las versiones más evolucionadas de la Serie S de la marca de Stuttgart.

El nuevo coche, sorprenden-

do durante unas últimas pruebas en el Círculo Polar Artico a finales del mes de abril, no supone una ruptura con las formas del modelo actual. Sin embargo, se trata de un coche completamente nuevo, en el que no se conserva ninguna pieza del anterior, resultado de un cuidadoso estudio aerodinámico. Una inspección más atenta del coche permite descubrir que los parabrisas están pegados, que las lunetas laterales están prácticamente a nivel con los montantes para evitar turbulencias aerodinámicas. Todo este cuidadoso trabajo de diseño ha tenido como con-

secuencia el que el coeficiente aerodinámico Cx es bastante bajo. Se anuncia un 0,30 para los modelos con motores más pequeños y de 0,32 en los otros. Como referencia, los mejores coeficientes aerodinámicos conseguidos por coches de producción son de 0,28. Pero BMW no ha querido entrar en esa guerra, pues los responsables de diseño piensan que por lo general las líneas que hay que dar a la carro-

cería del coche para lograrlo pagan un precio demasiado alto en falta de ventilación del interior del habitáculo, falta de protección de los rayos del sol en el interior, falta de altura al techo y estrechez a la altura de los hombros en el asiento trasero. Esto supone una crítica directa al Audi 200 Turbo, que estaría también en el grupo de coches competidores del nuevo BMW.

Uno de los más claros ele-

El nuevo BMW tiene un toque aerodinámico importante. Conserva los rasgos de familia, pero hace honor a todos los avances



HANS G. LEHMANN



La parte delantera del nuevo BMW serie 7 se distingue por sus faros. Los pequeños faros van a tener mucha importancia, ya que son de un estilo revolucionario

mentos diferenciales del nuevo BMW Serie 7 respecto al anterior son los grupos ópticos, tanto delanteros como traseros. Estos últimos son mucho más grandes, mientras que en la parte delantera se encuentran cuatro pequeños faros redondos que responden a un nuevo diseño de Hella, con los que se consigue una mayor iluminación. El pequeño diámetro de estos faros permi-

te su mejor adaptación a la carrocería sin necesidad de dar mucha altura a la calandra.

En lo que se refiere al capítulo de motores, la cilindrada mínima será 2,8 litros, tomando el motor del 528i, que desarrolla 185 caballos. Habrá también motores de 3,5 litros con culatas de dos y cuatro válvulas por cilindro, cuyas potencias serán de 252 y 286 ca-

ballos —son los motores de los 635 CSI y M-635—. Más adelante aparecerá el famoso motor de doce cilindros en V, cuya puesta a punto está ligeramente retrasada.

El coche tendrá un fuerte componente electrónico. Empezando por un sistema antibloqueo de frenos ABS de serie, ajuste electrónico de la altura de la carrocería, acelerador electrónico, etcétera. También está previsto

poder ofrecer una versión con cuatro ruedas motrices y, por supuesto, el cambio automático de cuatro marchas con tres posibilidades de utilización.

El BMW Serie 7 será una de las grandes estrellas del Salón de París el próximo mes de octubre. Su comercialización en España será inmediata, puesto que el coche está prácticamente homologado.

VENTURI MVS ALTA COSTURA

EL nacimiento de un coche y de una nueva marca es todo un acontecimiento. El Venturi francés hecho por la firma MVS, Manufactura de Vehículos de Sport, es el acontecimiento clave de la última semana en el país vecino. La presentación del nuevo modelo, hecha a los pies de la Torre Eiffel, en medio de un baño de champán caro y de perfume aún más caro, ha puesto de relieve el tono del coche, un verdadero capricho que tiene un precio superior a los

seis millones de pesetas. El Venturi de MVS es el resultado de un proyecto lle-

vado a puerto por cuatro personas, capitaneadas por Hervé Boulan; las líneas de la carrocería salieron de los lápices de Gerard Godfroy, y se presentó durante el Salón de París de 1984.

El Venturi es un coupé de dos plazas con motor central transversal; la piel exterior es de material plástico, y el chasis, la espina dorsal, es una especie de potro en el que van anclados el motor, las suspensiones y la carro-

cería, con una técnica similar a la utilizada en los Lotus o en los Alpine. La mecánica del nuevo coche francés es todavía provisional; el primer motor utilizado es de origen Peugeot, un cuatro cilindros de casi 2,2 litros de cubaje, que llega a los 200 caballos de potencia gracias al apoyo del turbocompresor, es una mecánica parecida a la que se emplea en los 505 GTI Turbo, pero todavía no es definitiva, a pesar



Un coupé de dos plazas con motor central y carrocería de plástico, a 230 km. por hora

de los buenos resultados. El tren delantero, por su parte, es parecido al que utilizan los R-25, aunque algo más trabajado.

El nuevo coupé francés quiere seguir la línea deportiva de los antiguos Bugatti y Talbot, o de los más modernos Mónica y Ligier, co-

ches que tuvieron siempre una carrera comercial muy corta. El Venturi de MVS puede superar los 230 kilómetros por hora.

SEAT IBIZA PICK-UP BY EMELBA

La firma catalana Emelba tiene ya lista y homologada una versión Pick-Up del Seat Ibiza. La salida al mercado de este vehículo depende de la decisión de Seat, que podría acogerlo como modelo propio.

Si la carrocería es de chapa, destaca que la superficie de carga está formada por una *bañera* en fibra que evita cualquier problema de oxidación y facilita, además, la limpieza. El portón trasero se acciona con un mando central y existirá la opción de un toldo. Es de destacar el nivel de acabado, superior a todo lo que se puede encontrar en vehículos industriales.

En cuanto a la mecánica, acepta todas las motorizaciones del Ibiza y, además, se ha reforzado con doble ballestaje la suspensión trasera, en función de que el peso que recaerá sobre este tren será superior al que debe soportar la berlina.

La versatilidad del Pick-Up queda de manifiesto en la realización de los carroceros catalanes, que han conseguido un nivel de acabado destacable.



BMCL XK 120

UN GATO DE PLASTICO

El Jaguar XK 120, un coche nacido en 1952 gracias a la genialidad del inglés sir William Lyons, es todo un clásico, un coche que despierta gritos de admiración y que todavía tiene el aire desafiante de todos aquellos que han vencido en mil carreras, un coche por el que se paga, ahora mismo, verdaderas fortunas.

Los americanos, siempre tan prácticos y tan negociantes, no podían dejar de lado una oportunidad similar; si es imposible comprar un modelo original, ¿por qué no hacer una réplica? Los BMCL XK 120 se hecho sobre la base de unos coches de producción; unas piezas de plástico por aquí, unos asientos de cuero por allá, todo incluido en un lo-

te que vale poco más de un millón de pesetas, y la réplica del XK 120 es un hecho; la réplica no ha nacido en medio de las brumas inglesas, y pese a sus formas y a su estilo, es un producto nacido a la sombra de los rascacielos de Nueva York.

El XK 120 es obra de la British Motor Cars, Ltd., y está construido sobre la base de un Ford Mustang II. El nuevo XK 120 es de plástico y las piezas de la carrocería, las piezas que forman parte del «kit», se acoplan al chasis según un proceso

que viene detallado paso a paso en una especie de «Biblia», el libro básico para el perfecto constructor de Jaguar. El XK 120, el primer felino de la línea de «grandes gatos», no ha resistido el ataque de los copiones, pero merece la pena.

El XK 120 nacido en USA es tan desafiante como el original. Esta copia casi perfecta se puede crear por poco más de un millón de pesetas



Tu Sprint.



ALFA ROMEO SPRINT

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

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

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

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

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

Alfa Romeo 

FRENTE A FRENTE

FORD ORION 1.4 CL FRENTE A OPEL KADETT 1.3 GL

EL FONDO Y LA FORMA

CON apenas tres semanas de diferencia han aparecido en el mercado dos nuevos modelos que intentan satisfacer la demanda de berlinas medias de tres volú-

menes cuyo precio no exceda el millón trescientas mil pesetas.

Se trata del Opel Kadett 1.3, fabricado en la factoría de General Motors en Figueruelas, y del Ford Orion 1.4,

que sale de la factoría de esta marca en Almusafes. Los dos coches, que vienen a competir con el R-9 TSE y el Seat Málaga 1.5 GL, tienen orígenes parecidos.

Ambos son de diseño ale-

mán y proceden de un modelo de dos volúmenes, el Opel Kadett 5P y el Ford Escort. El anuncio de su lanzamiento dio lugar a espionajes por parte de una y otra marca a fin de conocer el ni-

Los dos modelos de esta prueba pisan fuerte, y entre los dos han copado el 10 por 100 de las ventas totales del mercado español el mes pasado. Su arquitectura es similar y son dos rivales directísimos.



OPEL KADETT 1.3 GL
Precio en la calle:
1.282.491 ptas.

VIRTUDES

- Consumos bajos.
- Buena velocidad punta.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección demasiado desmultiplicada.
- Desarrollos largos.
- Tacto áspero de la palanca de cambio.



FORD ORION 1.4 CL
Precio en la calle:
1.258.004 ptas.

VIRTUDES

- Buena presentación y acabado.
- Sistema antibloqueo opcional.
- Buena dirección y caja de cambio.

DEFECTOS

- Suspensión demasiado blanda.
- Consumo relativamente alto.
- Desarrollos de cambio largos.



COMPARADOS
MOTOR 16





FICHA TECNICA



En el Opel Kadett el comportamiento es una de sus mejores bazas. En contrapartida, la dirección resulta demasiado lenta y, además, es pesada en maniobras a coche parado.

AL VOLANTE

Los dos motores son similares en cuanto a su construcción, dotados de empujadores hidráulicos que hacen innecesarios los reglajes de balancines que en motores modernos conviene efectuar cada 25.000 ó 30.000 kilómetros. De todas formas, el sistema de funcionamiento de este dispositivo es diferente en cada uno de estos motores, lo que repercute, junto con otros aspectos, en el rendimiento de cada uno de ellos. El motor del Ford, una nueva versión del CVH con 1.400 centíme-

tros cúbicos y 75 caballos, es un motor con mayor tirón a bajas velocidades, mientras que el del Opel, que con 1.300 centímetros cúbicos alcanza también los 75 caballos, es más vivo y acepta que se pida subir hasta el máximo de revoluciones.

Las recuperaciones no son excepcionales en ninguno de los dos casos, a causa de unos desarrollos de cambio excesivamente largos, y una vez más se ha puesto de manifiesto lo poco útiles que son estos largos desarrollos en la búsqueda de un bajo consumo. Al final, el conductor se ve obligado a pisar más veces a fondo y

OPEL KADETT 1.3 GL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.297 c.c. Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 52 litros. Potencia máxima: 75 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 10,3 mkg. a 4.200 rpm.

TRANSMISION Tracción: Delantera. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7 km/h.; 2.ª, 12,6 km/h.; 3.ª, 19,1 km/h.; 4.ª, 27,8 km/h.; 5.ª, 34,9 km/h.

DIRECCION Tipo: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1. Diámetro de giro: 9,8 m.

FRENOS Sistema: Disco delante y tambor atrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Lianta: De chapa, 5,5x13. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 890 kg.

PRESTACIONES



	Ford	Opel
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	162,8	167,8
ACELERACION (seg.)		
400 m. salida parada	18,7	18,7
1.000 m. salida parada	34,9	34,8
De 0 a 100 km/h.	12,3	12,4
RECUPERACION (seg.)		
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,4	21,6
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	23,0	24,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,9	38,8
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	42,0	42,6
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	12,5	14,0
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	19,5	20,1

CONSUMO



	Ford	Opel
CIUDAD		
A 27,1 km/h. de promedio	10,2	9,0
CARRETERA		
A 90 km/h. de cruceo	5,8	5,4
En conducción rápida	10,7	10,3
AUTOPISTA		
A 120 km/h. de cruceo	7,7	6,6
A 140 km/h. de cruceo	10,0	8,7
CONSUMO MEDIO		
Ponderado		
Litros/100 km.	8,5	7,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	510	625

Lo máximo por lo mínimo

Estás de suerte muchacho. ¿Que quieres Sony? ¡Pues dos! Desde ahora, desde ya mismo, por tomar la maravillosa decisión de comprarte la Feeling Club de Sony (la cadena Hifi más interesante del mercado) o una de las cadenas Hifi Reason, Sony te regala una super pletina portátil, o sea, un Walkman. El auténtico, el genuino... no te vayas a pensar que cualquier cosa. Para que tengas siempre en los oídos el mejor sonido del mundo. Tanto para andar por casa como para llevártelo puesto. Lo dicho. Lo máximo por lo mínimo. Y por menos imposible. (Que es Sony, muchacho).



- Características técnicas Feeling Club:**
- Amplificador de 25 + 25 W. de potencia.
 - Giradiscos totalmente automático.
 - Ecualizador gráfico con analizador de aspecto de 5 bandas.
 - Sintonizador con FM/AM/LM.
 - Entrada auxiliar / Compact-Disc.
 - Entrada de micrófono con nivel de mezcla.
 - Pletina equipada con Dolby NR, AMS (búsqueda automática de canciones) y selector manual de tipo de cinta.
 - Salida para auriculares.

- Características técnicas Walkman 22:**
- Potencia 2 x 20 MW. - Selector de cinta manual/metal.
 - Auriculares mini. - Baterías 2 x 1.5 V. - Sonido HI-FI.



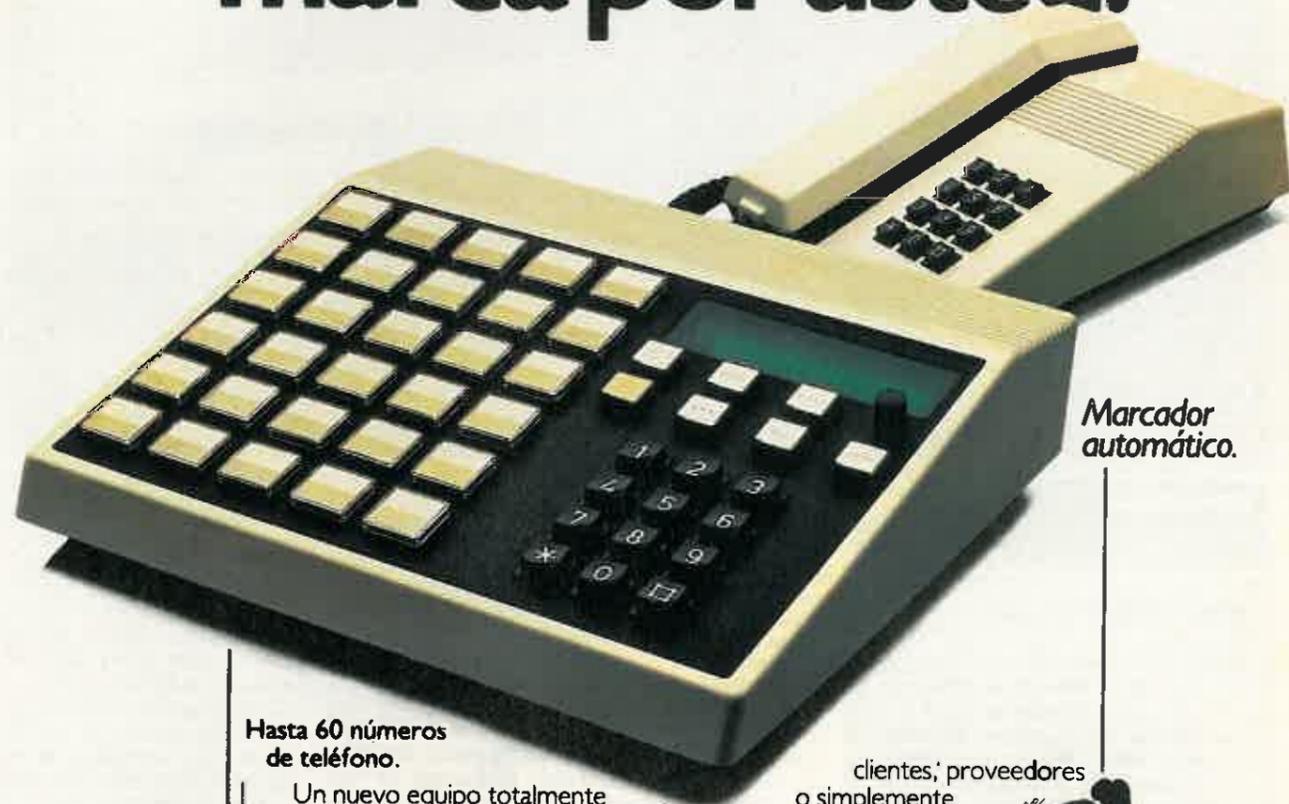
vel de equipamiento de cada una de las versiones del rival a fin de poder ajustar un precio lo más competitivo posible. Opel acabó presen-

tando su modelo primero, lo que permitió a Ford ofrecer un precio más competitivo. De todas formas, la diferencia en los dineros que cues-

tan entre uno y otro es tan pequeña que no se ha dejado notar en las ventas, puesto que ambos coches están teniendo una numerosa de-

manda. Entre sí, al menos durante el primer mes de ventas comunes, el Orion supera, sólo por veinte unidades, al Kadett, pero esto

Su teléfono marca por usted.



Marcador automático.

Hasta 60 números de teléfono.

Un nuevo equipo totalmente electrónico que le permite programar hasta 60 números de teléfono para que usted pueda comunicar rápidamente con los teléfonos de uso más frecuente.



Sus clientes al habla con sólo pulsar una tecla.

Así de sencillo. Sólo tiene que pulsar la tecla correspondiente para que su teléfono le comunique con



clientes, proveedores o simplemente con los amigos que siempre tiene en la memoria. Incluso en ausencia de su secretaria, su teléfono marca por usted.



Cualquiera que sea su teléfono.

El nuevo marcador automático es compatible con los teléfonos Góndola, Teide, Heraldo, Benjamín, así como con el Sistema Teide 10 y cualquier otro aparato de la gama actual.

Venga a conocer los diferentes modelos y equipos telefónicos en cualquiera de las Oficinas de Abonados de Telefónica o llame al 004 (llamada gratuita).



Telefónica

FRENTE A FRENTE



En el Orion, la suspensión es excesivamente blanda y sobre pisos de firme irregular el tren delantero da la sensación de flotar.

durante intervalos de tiempo más largos el acelerador, en busca de una respuesta de motor que tarda en llegar. Concretamente, al Ford no le ayudan gran cosa. En cuanto se aumenta un poco el ritmo de marcha y se su-

peran los 90 kilómetros por hora, o bien se entra en zona de curvas, los consumos se disparan. En el Opel surge también esa necesidad de pisar constantemente a fondo, pero la particular sobriedad de este motor 1.300

consigue salvar la situación.

Afortunadamente, el cambio del Ford es una delicia de suavidad y precisión, lo que hace menos enojoso andar cambiando de marcha constantemente. Pero, en cambio, en el Opel, tal práctica resulta más enojosa a causa del tacto áspero que tiene el cambio de este coche.

En comportamiento, el Kadett es muy superior al Orion. Es un coche dócil, con las características propias de un tracción delantera, pero con una gran nobleza. Balancea relativamente poco en curva, lo que agradecerán sin duda los pasajeros, que además son bastante bien tratados por la suspensión, que tiene una buena capacidad de absorción de las irre-

gularidades del piso. El Orion, pese a las mejoras que ha recibido la suspensión en esta gama 86, sigue pecando de demasiado blando, lo que en carretera se traduce en un balanceo relativamente acusado en curva, que puede llegar a convertirse en un deslizamiento brusco del eje trasero, sobre todo en pavimento irregular. La dirección del Escort es suave y precisa, ha perdido la sensibilidad a las irregularidades del pavimento que tenía antes y se maneja por medio de un volante de un diámetro de aro adecuado. En cambio, la dirección del Opel resulta demasiado multiplicada, lo que obliga a manotear más de la cuenta sobre el volante y además no deja de ser pesada en maniobras a coche parado.

En el capítulo de los frenos, el Opel se comporta bien, sin más. En cuanto al Orion puede obtener con y sin el sistema antibloqueo SCS. Sin el sistema SCS, el coche frena más o menos igual que el Kadett. Conviene hacer notar, de todos modos, que el Orion lleva discos ventilados en el tren delantero, lo que debería permitir un mejor mantenimiento de la plena eficacia en condiciones extremas. De todas formas, en el Opel, en ningún momento hemos llegado a detectar una pérdida notable de eficacia cuando se ha abusado de los frenos.

La otra alternativa es pa-

gar las 80.000 pesetas que cuesta la opción del SCS. Este antibloqueo mecánico y barato funciona eficientemente en pavimentos deslizantes —lluvia, nieve o hielo—. Sin embargo, frenando en piso seco, como el mecanismo se opone al bloqueo de las ruedas dosificando constantemente la presión del circuito de frenos, las distancias se alargan un poco. A cambio, el coche mantiene la capacidad direccional, pudiendo evitar obstáculos, imposibles de sortear en cuanto las ruedas se bloquean. El SCS nos parece muy recomendable en aquellas zonas geográficas en las que llueve con frecuencia. Pero incluso en aquellas de clima seco, el disponer de este órgano mecánico opcional debe suponer una mayor seguridad, pese a la mayor distancia de frenado.

Queda mencionar la excelente insonorización de ambos coches, pareja en ese capítulo.

FICHA TÉCNICA



FORD ORION 1.4 CL

MOTOR Disposición: Delantero (transversal). Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.392 c.c. Cilindros: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza. Alimentación: Carburador a doble cuerpo. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Capacidad del depósito: 48 litros. Potencia máxima: 75 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 11,1 mkg. a 4.000 rpm.

TRANSMISION Tracción: Delantera. Caja de cambio: Manual, de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm. en cada marcha: 1.ª, 7,6 km/h.; 2.ª, 13,4 km/h.; 3.ª, 20,8 km/h.; 4.ª, 28,9 km/h.; 5.ª, 36,1 km/h.

DIRECCION Tipo: Cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,7. Diámetro de giro: 10,6 m.

FRENOS Sistema: Discos ventilados delante y tambor atrás.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llanta: De chapa, de 5 x 13. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 890 kg.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Ford + SCS	Ford - SCS	Opel
A 60 km/h. ...	18,0	14,5	11,8
A 100 km/h. ...	43,0	40,3	36,1
A 120 km/h. ...	67,1	57,8	53,2



NIPPON ANTENNA

Tecnología japonesa,
calidad y fiabilidad.

La verdadera
antena NIPPON
automática.



Mod. TS-40

AHORA MAS
LIGERA Y
SILENCIOSA

Distribuidor exclusivo para España:
MUSICOM sa



Consejo de Ciento, 403 bajos.
Tels. (93) 231 51 12 - 246 38 01.
Télex: 54789 MUYS-E.
08009 BARCELONA.

FRENTE A FRENTE

INTERIORES

Los dos coches tienen una similar habitabilidad. Más moderno, el Kadett ofrece una mayor anchura que el Orion, que, en cambio, tiene un más racional aprovechamiento del habi-

táculo, ofreciendo más espacio para las piernas de los pasajeros del asiento trasero. En el Kadett se han cuidado especialmente las plazas delanteras, en detrimento de las traseras, que quizá podrían haber ampliado retrasando un poco el asiento. El maletero hubiera perdido algo, pero es tan grande que no se hubiera notado demasiado.

La posición de conducción en el Orion es bastante buena. En cambio, en el Kadett se va demasiado bajo, los pedales quedan muy alejados y, por tanto, hay que situarse próximo al volante. Además, en esta postura se resiente un tanto la visibilidad. Los asientos son cómodos en ambos coches, pero si hubiera que establecer una jerarquía nos inclinamos por los del Ford. El asiento trasero se puede abatir. Aunque se trata de coches de volúmenes, abatiendo el asiento se consigue en ambos coches ampliar considerablemente la capacidad de carga. En el Kadett, opcionalmente, se puede conseguir que este asiento trasero sea divisible en un tercio-dos tercios.

Ya hemos dicho que el maletero del Opel Kadett es inmenso, superior al de coches netamente más grandes. El del Orion es algo más reducido, pero no mucho menos. Ambos coches llevan la rueda de repuesto bajo el piso del maletero, lugar seguro para evitar robos de la rueda, pero incómodo cuando se tiene la desgracia de pinchar viajando con el maletero lleno de equipajes.

La presentación del nuevo Orion es muy buena. El salpicadero, de nuevo diseño, recuerda al del Scorpio. Está bien resuelto, y el hueco para llevar pequeños objetos es profundo, lo que evita que se caigan. El cuadro de instrumentos es suficiente. Quizá se hecha en falta un cuentarrevoluciones que

no debe ser interpretado como un decantamiento de las preferencias del público, sino como una falta de capacidad de producción en Fi-

gueruelas, puesto que los Kadett tienen dos meses de plazo de entrega, que la gente de Opel va a intentar absorber aumentando la ca-

SONORIDAD



	Ford	Opel
Al ralentí	53,9	55,2
A 60 km/h.	65,7	66,6
A 90 km/h.	69,7	69,8
A 120 km/h.	72,0	72,2
A 140 km/h.	75,4	75,5
A tope	79,7	78,8

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

EQUIPAMIENTO



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

Opciones Opel Kadett 1.3 GL: pintura brillante, 8.813; pintura metálica, 17.741; elevavinas eléctricos delanteros, 52.084; cerraduras centralizadas, 30.606.
Opciones Ford Orion 1.4 CL: techo solar, 53.300; cinturones inercia traseros, 20.700; espejo derecho control remoto, 4.100; SCS (sistema antibloqueo de frenos), 80.500; luz antiniebla trasera izquierda, 2.400; pintura metalizada, 18.900.



LA OBRA MAESTRA DE CANON

Esta es la última obra maestra de la tecnología CANON: La T-90.

Una cámara S.L.R. que, con diseño de vanguardia e innovaciones de futuro, se aparta de las reflex convencionales.

Con la fascinante tecnología desarrollada, CANON ha conseguido la cámara Reflex de 35 mm. con mejores prestaciones del mercado.

Disfrute del apasionante mundo de la fotografía con la T-90: la obra maestra de CANON.

- Obturador con velocidad de hasta 1/4000 seg.
- 3 sistemas diferentes de medición de luz.
- 3 motores incorporados que permiten realizar hasta 4,5 fotogramas por segundo.

Canon T90

LA REVOLUCION DE CANON

Solicite información a: CANON ESPAÑA, S. A. División Foto & Vídeo
Avda. Filipinas, 52. Teléfono: (91) 253 12 07 28003 - MADRID

CS



El aceite estrella para todas las marcas.

Todos. Absolutamente todos los vehículos con cuatro o más ruedas pueden rodar suave y eficazmente con CS en el motor. Los de gasolina con CS TODOGRADO el super multigrado de todo el tiempo.

Los de Gas-Oil con CS DIESELGRADO el aceite especialista en motores diesel. Sólo la experiencia de CS en la elaboración de aceites específicos para las mejores marcas, podía crear un aceite estrella para todo tipo de vehículos.



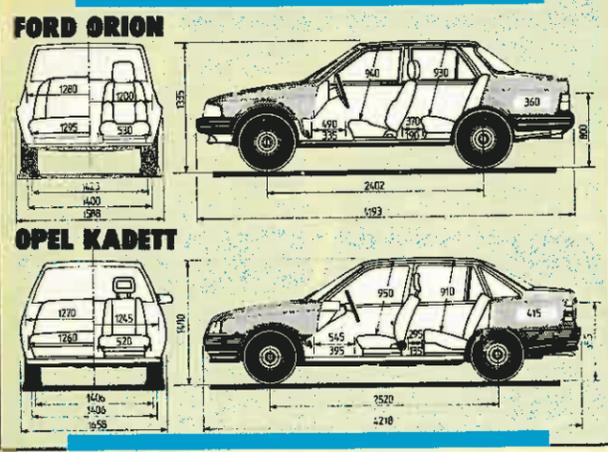
Primera marca nacional de lubricantes.



En el interior, el Opel Kadett resulta más amplio, con un mejor aprovechamiento del espacio. Sin embargo, el conductor va sentado demasiado bajo.



El salpicadero del Orion toma el aire del Scorpio con una buena presentación. La posición al volante es buena. Sin embargo, falta el cuentarrevoluciones.



sí lleva de serie el Kadett. El salpicadero de éste es idéntico al de las versiones alemanas importadas que precedieron al Kadett español. La calidad de materiales y acabado es buena tanto en el Opel como en el Ford, pero la apariencia juega a favor de este último.

A la izquierda, los asientos del Kadett. A la derecha, los del Orion. En el Opel, el asiento trasero abatible es opcional. En el Ford, los pasajeros de atrás tienen más espacio para las piernas.

El nivel de equipamiento de serie es similar en ambos. El Kadett tiene algún pequeño detalle más que el Ford y además una mayor lista de opciones. Cuando menos se tiene la posibilidad de completar el equipamiento.



BALANCE FINAL



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

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



El Opel consigue una superior velocidad punta, mientras que el Ford se toma la revancha en el capítulo de las recuperaciones. De todas formas, éstas no son excepcionales en ninguno de los dos casos, a causa de unos desarrollos de cambio excesivamente largos. Lo son más en el Ford que en el Opel, pero la mayor capacidad de recuperación del motor del primero hace que se compense la diferencia y que incluso invierta menos tiempo en recobrase.

dencia inicialmente prevista, que debía suponer un total a fin de año de 19.000 unidades, para intentar llegar a las 21.000 unidades.

La arquitectura de ambos coches es similar. Pero se pueden establecer diferencias entre ambos. Diferencias que se refieren tanto a la presentación como al comportamiento.

En el habitáculo, los diseñadores de Ford se han esmerado más que los de Opel. El aspecto tiene un lejano parecido con los modelos más caros de Ford. Por su parte, el Opel tiene una

decoración interior más simple, aunque igualmente bien acabada. En lo que se refiere a amplitud tampoco hay grandes diferencias, salvo en lo que se refiere a maletero, que la ventaja es para el Kadett.

Al final, la elección resulta difícil y en ella entrará en gran manera el gusto personal de cada uno. En ese terreno juega con ventaja el Ford, cuya presentación es impecable. Los interiores del Orion son muy atractivos y dan un aspecto de gran coche. El Opel tiene una presentación más funcional,

más rústica, menos armónica. No concede nada en calidad al Ford, pero sí en gracia.

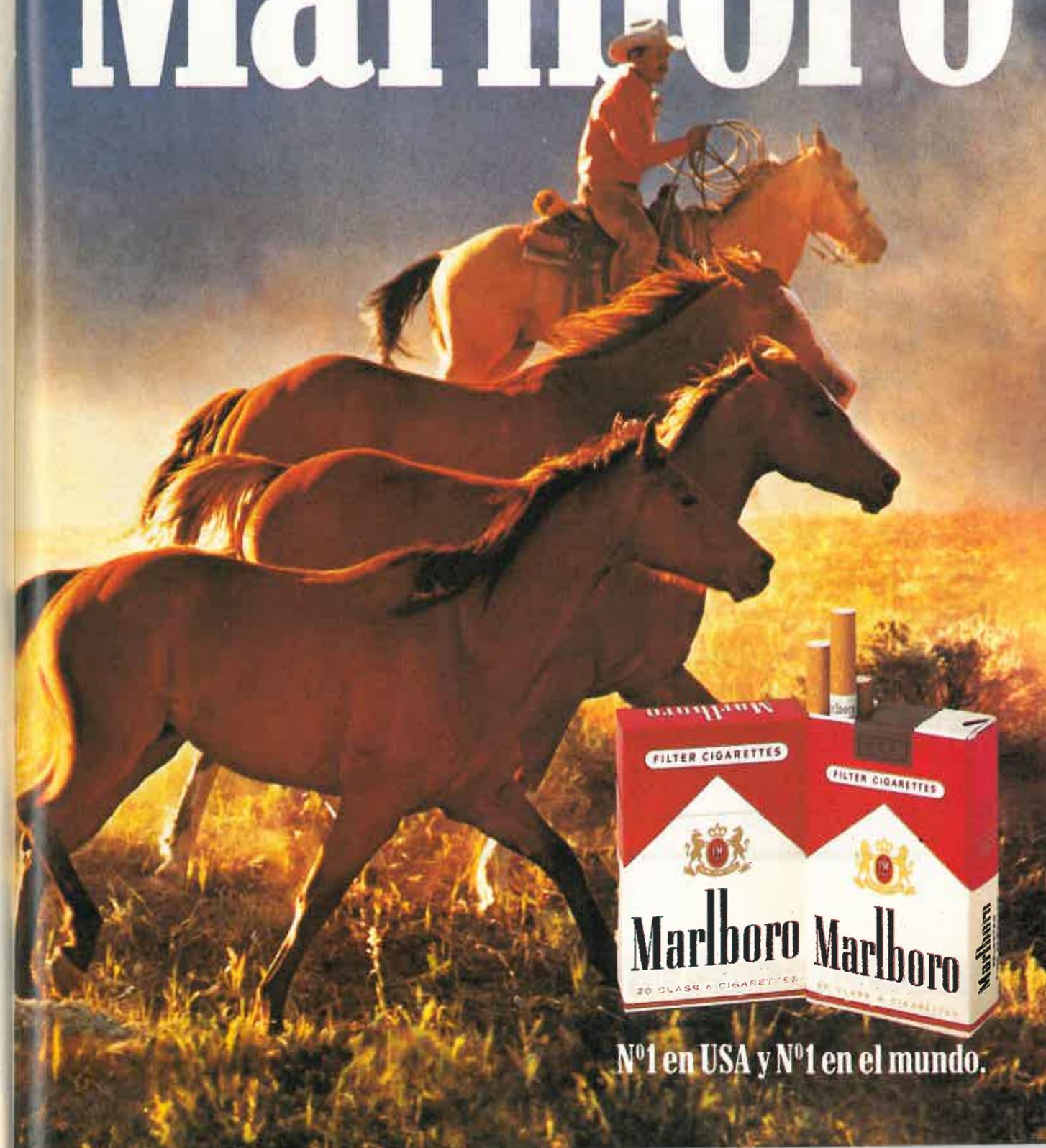
Otra cosa, en cambio, es la parte mecánica. En consumo de carburante, comportamiento y confort de marcha, el Opel es superior. Se puede decir, por tanto, que Ford ha cuidado más la forma, mientras que Opel ha ido al fondo, ofreciendo un coche más aerodinámico, lo que se traduce en una mayor economía de consumo y una velocidad punta más elevada.

Pero no conviene olvidar

que el Orion guarda un comodín que es la posibilidad de ser dotado de un sistema antibloqueo de freno mecánico desarrollado por Girling en cooperación con Ford, que sólo cuesta 80.000 pesetas adicionales. En zonas escasamente lluviosas puede ser menos interesante, pero en cambio en toda la zona norte, que tiene un alto índice pluviométrico, resulta claramente aconsejable para conseguir una mayor seguridad.

Sergio Piccione
 Fotos: Alex Puyol

Venga al sabor de Marlboro



Nº1 en USA y Nº1 en el mundo.



En el Hispano hay cambio. ■ Acérquese al Hispano, ahora cambiamos sus mayores ilusiones por nuestras mejores soluciones. ■ Aquí convertimos en realidad sus sueños, en forma de Créditos Personales concedidos sin más aval que su propia firma. Sin un problema. ■ Ahora el Hispano pone todos los medios a su alcance con una actividad comercial dirigida a empujar y apoyar. A ayudar. ■ A sus mejores proyectos, el Hispano pone los mejores cimientos: Préstamos Hipotecarios para levantar o mejorar su propia casa. ■ ¿Y a los ahorros? El mejor trato: el máximo interés de la banca española para sus fondos líquidos. Eso es Ahorro Activo. ■ Al presente, el Hispano le concede futuro: con planes de jubilación que hacen posible un mañana más seguro y más independiente. ■ Y a sus pagos, comodidad: Tarjetas Visa, 4B y Autocheques para ir por el mundo con garantías. ■ Acérquese al Hispano. Al otro lado le espera toda una organización bancaria preparada para cambiar ilusiones por soluciones. Ya. Ahora mismo.

CAMBIAMOS SUS ILUSIONES POR SOLUCIONES.



Banco Hispano Americano

UNA NUEVA GENERACION DE POLIZAS, LISTAS PARA ASEGURARLE MAS Y MEJOR



RESPONSABILIDAD CIVIL
INTEGRAL



GRAN TODO RIESGO



INDEMNIZACION POR
ROBO 100%



MUTUA NACIONAL DEL AUTOMOVIL

Con mutua confianza

Sede Social: Doctor Ferran, 3-5. BARCELONA-34. Tel. (93) 204 00 12
67 oficinas propias y 53 delegadas en toda España



VETERANOS RENAULT

CONTINUAMOS esta semana el repaso a los coches que deberán darse de baja a los diez años de antigüedad, si no pasan por una inspección técnica que les autorice a circular. Como se sabe, éste es un viejo proyecto que aún no se ha puesto en práctica, pero sobre el que se viene trabajando con insistencia.

Le toca el turno esta semana a Renault, segunda marca en cantidad de coches circulando por el país, que inició su andadura en 1953, fabricando el 4/4.

4/4, Dauphine, Gordini, Ondine.—Todos estos coches tienen más de veinte años de vida. En algunos casos, como el 4/4 y el Gordini, si se encuentran en excelente estado de conservación, pueden tener valor para coleccionistas. La condición indispensable para que tengan interés es que mantengan todos los elementos de estricta serie, lo que es muy poco frecuente.

Alpine.—Excepto las 200 unidades fabricadas en el último año, en 1977 (con motor 1400), las demás se encuentran en la barrera de los diez años. Puede decirse lo mismo que los modelos anteriores.

Renault 8.—Dejó de fabricarse en 1976, por lo que todos tienen más de diez años de antigüedad. Las últimas versiones no tienen problemas para pasar con éxito la criba de la ITV.

Renault 10.—Dejó de fabricarse en 1971, por lo que el más joven cuenta ya con quince años a sus espaldas.

Renault 12.—Dejó de fabricarse el año pasado, comenzando en 1970. Por tanto, excepto las 120.000 unidades recientes, el resto queda obsoleto.

Renault 7.—Se fabricó entre los años 74 a 82. Quedan en activo unas 90.000 unidades vendidas.

Renault 14.—Aunque ya ha dejado de fabricarse, todos los R-14 tienen menos de diez años de antigüedad.

El resto de coches de la marca sigue aún en producción, aunque los R-4 y R-6 hayan comenzado su andadura en nuestro país en el 63 y 69, respectivamente, por lo que muchas unidades tendrán que pasar por una inspección técnica si quieren seguir circulando.

Mercado

ESTADISTICA

ABRIL, MALES MIL

NO ha sido el pasado mes de abril un buen mes de ventas de coches. En lo que a turismos de fabricación nacional se refiere, la demanda ha caído en un 12,4 por 100, lo que lleva la caída desde enero a un 14 por 100. Por marcas, Renault y Citroën son las dos que acusan mayores pérdidas con un 34,2 y un 31,1 por 100, respectivamente. Por el contrario, Opel experimenta un incremento en sus ventas de coches nacionales del 43,1 por 100, lo que pone de manifiesto la buena acogida que es-

tá teniendo su Kadett de tres volúmenes.

Por modelos, vuelve el R-11 a ocupar la primera posición, si bien su penetración (del 13,5 por 100) es la menor en lo que llevamos de año. Tras él, los tres pequeños Peugeot 205, Renault 5 y Opel Corsa.

Fuente: Anfac y elaboración propia.

ECOS
DE LA
SEMANA

VENTAS TURISMOS NACIONALES

Modelo	Abril 86	Porcentaje (%)	Enero-abril 86	Porcentaje (%)
1. Renault 11	5.563	13,46	20.973	15,04
2. Peugeot 205	3.847	9,31	13.374	9,59
3. Renault 5	3.433	8,31	11.469	8,23
4. Opel Corsa	2.863	6,93	12.803	9,18
5. Seat Panda	2.315	5,60	4.967	3,56
6. Ford Escort	2.225	5,38	8.150	5,85
7. Ford Orion	2.221	5,38	5.863	4,21
8. Opel Kadett	2.201	5,33	4.360	3,13
9. Seat Ibiza	1.979	4,79	6.390	4,58
10. Ford Fiesta	1.932	4,68	6.143	4,41
11. Volkswagen Polo	1.861	4,50	5.858	4,20
12. Seat Málaga	1.764	4,27	6.839	4,91
13. Renault 9	1.519	3,68	5.092	3,65
14. Citroën BX	1.203	2,91	4.979	3,57
15. Seat Ronda	876	2,12	1.775	1,27
16. Volkswagen Passat	837	2,03	3.602	2,58
17. Citroën Visa	752	1,82	2.499	1,79
18. Peugeot 505	734	1,78	2.167	1,55
19. Talbot Solara	693	1,68	1.821	1,31
20. Renault 18	651	1,58	2.713	1,95
21. Talbot Horizon	572	1,38	2.048	1,47
22. Renault 4	533	1,29	2.527	1,81
23. Volkswagen Santana	418	1,01	1.496	1,07
24. Renault 6	230	0,56	1.054	0,76
25. Citroën LNA	49	0,12	164	0,12
26. Seat 131	17	0,04	184	0,13
27. Citroën GSA	16	0,04	41	0,03
28. Seat Fura	11	0,03	58	0,04
29. Talbot Samba	4	0,01	18	0,01
30. Talbot 150	—	—	1	—
TOTAL	41.319	100	139.428	100

VENTAS POR MARCAS

(COCHES DE FABRICACION NACIONAL)

Modelo	Abril 86	Porcentaje (%)	Enero-abril 86	Porcentaje (%)
1. Renault	11.929	28,87	43.828	31,43
2. Seat	6.962	16,85	20.213	14,50
3. Ford	6.378	15,44	20.156	14,46
4. Opel	5.064	12,26	17.163	12,31
5. Peugeot	4.581	11,09	15.541	11,15
6. Volkswagen	3.116	7,54	10.956	7,86
7. Citroën	2.020	4,89	7.683	5,51
8. Talbot	1.269	3,07	3.888	2,79
TOTAL	41.319	100	139.428	100
TOTAL 1985	47.142		162.154	
Diferencia 85-86		-12,40		-14,00

Mercado

MODELO	Cilindrada		Potencia V. máx.	Consumo		Precio total
	c.c.	CV		litros/100 km.	litros/100 km.	
Cherry Europa GTI*	1.490	95	168	10,6	11,70	1.265.076
Patrol Carlo Bala*	2.820	76	124	11,8	9,54	2.122.184
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,6	9,54	2.397.704
Patrol Carlo Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.012.424
Patrol Carlo G. CL.	3.246	95	138	12,7	10,93	2.329.595
Patrol Wagon G. CL.*	3.246	95	138	12,7	10,94	3.084.335
Vanetta 5 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.441.204
Vanetta 8 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.546.484

Todos los modelos, 10.500 pesetas. **Pintura antiorona:** 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones), 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones), 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.896 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **Dirección asistida:** Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. **Retrorvisor pasajero eléctrico:** Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.260 pesetas. **ABS:** Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusive: 267.112. **Elevadores eléctricos delanteros:** Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. **Techo solar deslizable y transparente:** Corsa GT: 40.878 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 87.644 pesetas. **Autobloqueante trasero:** Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

NISSAN

MODELO	Cilindrada		Potencia V. máx.	Consumo		Precio total
	c.c.	CV		litros/100 km.	litros/100 km.	
Cherry Europa GTI*	1.490	95	168	10,6	11,70	1.265.076
Patrol Carlo Bala*	2.820	76	124	11,8	9,54	2.122.184
Patrol Largo Alto	2.820	76	124	11,6	9,54	2.397.704
Patrol Carlo Alto	2.820	76	124	11,8	9,54	2.012.424
Patrol Carlo G. CL.	3.246	95	138	12,7	10,93	2.329.595
Patrol Wagon G. CL.*	3.246	95	138	12,7	10,94	3.084.335
Vanetta 5 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.441.204
Vanetta 8 Plazas*	1.952	60	118	9,3	7,31	1.546.484

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

OPEL

MODELO	Cilindrada		Potencia V. máx.	Consumo		Precio total
	c.c.	CV		litros/100 km.	litros/100 km.	
Corsa City 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	834.287
Corsa LS 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	863.281
Corsa LS 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	900.787
Corsa LS 1.3 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	863.186
Corsa LS 1.3 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	920.891
Corsa LS 1.2 4V 3P*	1.196	55	152	7,0	8,1	922.417
Corsa LS 1.2 4V 5P*	1.196	55	152	7,0	8,1	959.923
Corsa LS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	942.322
Corsa LS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	979.828
Corsa GL 1.0 4V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	902.915
Corsa GL 1.0 4V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	940.421
Corsa GL 1.0 5V 3P*	993	45	142	7,6	8,23	922.820
Corsa GL 1.0 5V 5P*	993	45	142	7,6	8,23	960.326
Corsa GL 1.2 4V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	962.317
Corsa GL 1.2 4V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	999.557
Corsa GL 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	981.956
Corsa GL 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.019.462
Corsa Cup 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	999.911
Corsa GLS 1.2 5V 3P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.016.694
Corsa GLS 1.2 5V 5P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.056.328
Corsa Cap 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.042.866
Corsa GLS 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.059.889
Corsa GLS 1.3 5V 5P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.099.282
Corsa GT 1.3 5V 3P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.152.728
Corsa TR LS 1.2 4V 2P	1.196	55	152	7,3	8,05	934.101
Corsa TR LS 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,05	992.305
Corsa TR LS 1.2 5V 2P*	1.196	55	149	7,1	7,89	984.066
Corsa TR LS 1.2 5V 4P*	1.196	55	149	7,1	7,89	1.012.260
Corsa TR LS 1.3 5V 2P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.005.757
Corsa TR GL 1.2 4V 4P	1.196	55	149	7,3	8,06	1.033.319
Corsa TR GL 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	7,89	1.053.224
Corsa TR GL 1.3 5V 4P	1.297	70	162	7,6	8,30	1.104.975
Corsa TR GLS 1.2 5V 4P	1.196	55	149	7,1	7,89	1.092.105
Corsa TR GLS 1.3 5V 4P*	1.297	70	162	7,6	8,30	1.135.059
Kadett GL 1.3	1.297	75	170	6,5	8,26	1.530.431
Kadett 4P 1.3 GL*	1.297	75	168	7,7	8,35	1.282.491
Kadett GL 1.6*	1.598	90	169	8,2	9,73	1.594.166
Kadett 4P 1.6 GL*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.404.427
Kadett 4P 1.6 GLS*	1.598	90	172	8,2	9,73	1.495.000
Kadett GSI 1.6*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.915.419
Kadett GSI 1.6 5P*	1.796	115	201	9,0	10,40	1.997.207
Kadett 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.679.072
Kadett 4P 1.6 GLD*	1.598	55	150	7,1	6,70	1.504.203
Kadett 4P 1.6 GLSD*	1.598	55	150	7,1	6,71	1.730.589
Ascona LS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.652.342
Ascona Touring 1.6 3AP*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.667.606
Ascona LS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,21	1.716.643
Ascona GLS 1.6 4P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.756.936
Ascona GLS 1.6 5P*	1.598	90	170	8,3	9,22	1.850.978
Ascona Touring 1.6 4P*	1.796	115	90	8,8	11,12	1.841.143
Ascona GLS 1.6 4P*	1.796	115	185	9,4	10,72	1.924.533
Ascona GLS 1.6 5P*	1.796	115	185	9,4	10,73	2.019.117
Ascona GT 1.6 2P*	1.796	115	90	8,8	11,12	1.851.394
Ascona LS Diesel 4P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.782.984
Ascona LS Diesel 5P*	1.598	54	143	6,8	5,59	1.847.286
Manta Coupé GSI	1.979	110	185	7,6	9,25	1.952.706
Manta Coupé 200*	1.979	125	198	11,8	12,70	2.393.746
Rakard LS 2.0 S	1.979	100	185	10,4	11,54	1.917.836
Rakard LS 2.2*	2.200	115	187	9,8	10,98	2.044.626
Rakard Touring 1.2.2	2.200	115	187	9,8	10,98	2.109.049
Rakard CD 2.2 1*	2.200	115	187	9,8	11,06	2.333.282
Rakard Exclusion 2.2 1	2.200	115	187	9,8	10,98	2.467.649
Rakard Diesel	2.260	71	160	7,3	6,84	2.310.752
Rakard Touring 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,98	2.386.324
Rakard LS 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.412.285
Rakard CD 2.3 TD*	2.260	86	172	9,2	7,98	2.598.763
Rakard Excluz. 2.3 TD	2.260	86	172	9,2	7,99	2.734.312
Senator C 3.0 1	2.999	180	210	9,9	12,14	3.771.485
Senator CD 3.0 1 Aut.*	2.999	180	210	13,4	15,02	4.430.896
Monza C 3.0 1*	2.999	180	205	13,1	14,76	3.659.487
Monza GSE 3.0 1*	2.999	180	205	13,1	14,77	3.793.785

OPCIONES: Pintura metalizada: Corsa (todas las versiones): 14.438 pesetas; Kadett (todas las versiones), 17.141 pesetas; Ascona (todas las versiones), 39.385 pesetas; Manta GSI: 39.385 pesetas; Manta 200: 47.786 pesetas; Rekord (todas las versiones): 50.896 pesetas; Monza y Senator: 73.359 pesetas. **Cerradura centralizada:** Corsa: 20.804 pesetas; Kadett: 29.571 pesetas; Ascona: 32.449 pesetas. **Dirección asistida:** Kadett (todas las versiones): 72.303 pesetas; Ascona: 81.647 pesetas; Rekord: 90.409 pesetas. **Retrorvisor pasajero eléctrico:** Corsa: 17.142 pesetas; Kadett: 11.518 pesetas; Ascona: 19.413 pesetas; Rekord: 20.260 pesetas. **ABS:** Monza, Senator, Rekord Touring y Exclusive: 267.112. **Elevadores eléctricos delanteros:** Corsa: 23.578 pesetas; Kadett y Ascona: 50.325 pesetas; Rekord: 52.205 pesetas. **Techo solar deslizable y transparente:** Corsa GT: 40.878 pesetas; Kadett: 58.880 pesetas; Ascona: 68.170 pesetas; Manta: 79.424 pesetas; Rekord: 79.551 pesetas; Monza y Senator: 81.232 pesetas. **Llantas de aleación:** Corsa: 31.780 pesetas; Kadett: 51.597 pesetas; Ascona: 65.162 pesetas; Rekord: 87.644 pesetas. **Autobloqueante trasero:** Manta: 52.797 pesetas; Rekord: 57.787 pesetas; Monza y Senator: 73.671 pesetas. **PRECIO CON IVA INCLUIDO.**

PEUGEOT

MODELO	Cilindrada		Potencia V. máx.	Consumo		Precio total
	c.c.	CV		litros/100 km.	litros/100 km.	
205 XL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	962.441
205 XR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.114.201
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	7,81	999.016
205 GR*	1.204	63	150	8,0	8,63	1.098.507
205 SR*	1.294	65	154	7,9	8,55	1.153.170
205 GT*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.226.560
205 GT A.A.*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.334.955
205 Lacsata 3P*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.254.078
205 Lacsata 5P*	1.442	83	167	8,6	9,20	1.288.078
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	10,53	1.291.095
205 GTI*	1.580	105	189	8,1	9,55	1.875.800
205 XLD*	1.769	60	155	6,5	5,68	1.163.890
206 GLD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.199.268
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	5,68	1.320.697
505 GL*	1.971	108	173	10,6	11,45	1.728.584
505 GR*	1.971	108	173	10,6	11,46	1.911.193
505 SR*	1.971	108	173	10,6	11,46	2.085.290
505 GTI A.A.*	2.165	130	176	11,0	11,89	2.523.304
505 Turbo Inyección*	2.165	160	200	12,0	12,97	2.993.774
505 GLD SV*	2.498	76	150	8,6	7,58	1.372.772
505 BRD*	2.498	76	150	8,6	7,58	2.154.951
505 BRD 16V*	2.498	76	146	8,6	7,70	2.561.164
505 SRD Turbo*	2.498	95	167	9,3	8,00	2.385.870
505 GTD Turbo A.A.*	2.498	95	158	8,7	7,89	2.654.530
604 GTD Turbo*	2.498	95	158	8,7	7,78	3.449.072

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

PORSCHE

MODELO	Cilindrada		Potencia V. máx.	Consumo		Precio total
	c.c.	CV		litros/100 km.	litros/100 km.	
924 S*	2.479	150	214	10,6	12,73	4.411.750
944*	2.479	163	217	11,2	13,23	5.442.750
944 Turbo*	2.479	220	245	14,7	16,14	7.690.751
911 Carrera*	3.164	231				

Mercado

COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

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

ALFA ROMEO

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Alfaud 8100	810	760	700	645	490	450	420	330
Alfaud TI	865	800	735	680	510	480	440	390
Giulia 1300	-	-	-	-	-	290	230	-
Giulia 1600	-	-	-	-	-	420	330	-
Alfetta 1800	-	-	-	-	-	490	380	-
Alfetta 2000	1080	1000	945	870	650	610	570	-
Alfetta GTV 2000	1510	1400	1300	1200	880	770	720	-
2000 Berlina	-	-	-	-	-	-	-	300
Coupe 2000 GT	-	-	-	-	-	-	-	400
Giulietta 1600	1085	985	885	785	580	-	-	-
Giulietta 1800	1080	1000	925	840	640	-	-	-
Giulietta 2000	1110	1030	960	890	700	-	-	-
Sprint Veloce	1190	1100	1000	900	-	-	-	-
Alfetta GTV 2500	1945	1800	1700	1600	-	-	-	-
Alfa 33	1130	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
80 GLS 4p	-	945	885	745	560	520	480	450
80 GLE	-	1000	940	800	710	-	-	-
80 CD	1400	1300	1000	-	-	-	-	-
80 GLD	1820	1500	1200	-	-	-	-	-
80 CD TD	2000	-	-	-	-	-	-	-
80 Quattro	2400	-	-	-	-	-	-	-
100 LS	-	-	-	-	-	-	-	360
100 CC	1900	1700	-	-	-	-	-	-
100 CD	2300	2100	1480	1205	1010	930	-	-
100 CD Diesel	2300	2100	1480	1205	1010	930	-	-
100 CC D	1900	1700	-	-	-	-	-	-
200	-	-	1700	1500	1280	-	-	-
200 CD	3500	-	-	-	-	-	-	-
Coupe GT	2100	1900	1600	-	-	-	-	-
Quattro	4300	3800	-	-	-	-	-	-

AUSTIN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Metra 1.0	550	505	-	-	-	-	-	-
Metra 1.3	800	650	-	-	-	-	-	-
Metra MG 1.3	700	645	-	-	-	-	-	-
Metra MG Turbo	850	780	-	-	-	-	-	-

BMW

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
3.0 CSI	-	-	-	-	-	-	-	1220
520	-	-	-	1500	1280	1140	810	710
520i	2270	2100	2000	-	-	-	-	-
525	2485	2300	2150	1585	1390	1190	1030	1030
528	-	-	-	-	-	1230	1140	1000
528i	2600	2400	2200	1750	1520	-	-	-
318	1730	1600	1250	1150	900	830	760	710
320	-	-	1425	1325	1190	1000	880	830
320i	2000	1860	-	-	-	-	-	-
323	2270	2100	1860	1570	1390	1150	-	-
728	2915	2700	2500	2240	1980	1780	-	-
735	3890	3600	3200	2900	2560	2370	-	-
745	4645	4300	4000	3500	-	-	-	-
633 CSI	-	-	-	3075	2710	2500	2330	2190
635 CSI	4880	4500	4000	3600	3230	3040	-	-
315	1200	1100	1000	-	-	-	-	-
316	1700	-	-	-	-	-	-	-

CITROEN

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
2 CV	295	275	250	220	200	170	150	100
Dyane 6	310	295	270	240	205	180	160	120
Mehari 4p.	405	380	350	320	280	250	210	170
Visa II especial	470	440	410	375	-	-	-	-
Visa II Club	525	495	460	420	-	-	-	-
Visa II Super E	500	480	450	410	-	-	-	-
Visa II Super X	500	480	455	415	-	-	-	-
Visa GT	800	570	-	-	-	-	-	-
Visa 11 E	550	-	-	-	-	-	-	-
Visa 11 RE	590	-	-	-	-	-	-	-
LNA	400	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 E	440	-	-	-	-	-	-	-
LNA 11 RE	460	-	-	-	-	-	-	-
GS	-	-	-	-	-	170	140	110
GS Club	-	-	-	-	-	190	160	130
GS Palas	-	-	-	-	-	220	195	170
GS X2	-	-	-	-	-	250	210	180
GS Break	-	-	-	-	-	180	160	130

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
GS Break Club	-	-	-	-	-	190	170	140
CX 4V	-	-	-	-	-	-	340	295
CX 5V	-	-	-	-	-	570	520	460
GSA 1100	-	405	385	325	280	-	-	-
GSA Break 1100	-	395	365	325	280	-	-	-
GSA 1300	555	530	490	445	-	-	-	-
GSA Club	-	380	360	320	280	-	-	-
GSA Palas	695	610	565	520	450	-	-	-
GSA Break Club	515	485	450	415	360	-	-	-
GSA X3	655	610	565	520	450	-	-	-
GSA X1	645	605	-	-	-	-	-	-
BX 14E	755	-	-	-	-	-	-	-
BX 14 RE	795	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 RS	845	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS	895	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD	940	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRD	1030	-	-	-	-	-	-	-
CX Prestige	1730	1600	1400	1280	1130	1040	970	900
CX 2400 GTI	1400	1300	1100	1000	850	-	-	-
CX 2500 D/Palas	1600	1500	1300	1170	1040	990	-	-
CX 2500 Die. Fam.	1650	1550	1350	1250	1100	1040	-	-
CX TRD	1785	-	-	-	-	-	-	-
CX 2500 GTI	1650	-	-	-	-	-	-	-
CX Reflex	800	750	-	-	-	-	-	-

FORD

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
Fiesta N	475	445	385	350	300	280	240	210
Fiesta 1.1	490	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta L 957 cc.	540	510	430	400	340	310	280	240
Fiesta L 1.117 cc.	555	525	445	425	370	340	300	270
Fiesta S	560	530	450	420	370	330	300	270
Fiesta S 1.300	565	535	455	425	380	340	300	270
Fiesta Ghia 1.1	600	570	510	485	420	390	350	310
Fiesta Ghia 1.3	605	575	515	485	430	395	360	330
Fiesta XR2	680	655	585	-	-	-	-	-
Fiesta L D	650	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta Ghia D	690	-	-	-	-	-	-	-
Escort L 1.1	650	610	565	530	-	-	-	-
Escort L 1.3	655	635	595	560	-	-	-	-
Escort GL 1.1	695	665	615	580	-	-	-	-
Escort GL 1.3	700	670	645	605	-	-	-	-
Escort GL 1.6	720	690	655	615	-	-	-	-
Escort Ghia 1.3	745	710	660	620	-	-	-	-
Escort Ghia 1.6	770	740	705	665	-	-	-	-
Escort Laser 1.1	635	-	-	-	-	-	-	-
Escort Laser 1.3	640	-	-	-	-	-	-	-
Escort L D	730	-	-	-	-	-	-	-
Escort GL D	790	-	-	-	-	-	-	-
Escort Ghia D	840	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL D	805	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.3	735	-	-	-	-	-	-	-
Orion GL 1.6	760	-	-	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1100	1000	900	-	-	-	-	-
Escort XR-3i	1300	1200	-	-	-	-	-	-
Taurus GL 1.6	-	585	540	470	-	-	-	-
Taurus GLS 2.0	-	695	675	620	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.0	-	720	675	600	-	-	-	-
Taurus Ghia 2.3	-	740	720	660	-	-	-	-
Taurus GL Fam. 2.0	-	785	740	680	-	-	-	-
Granada GL 2.3	1130	1045	995	955	720	-	-	-
Granada GL F. 2.3	-	960	855	-	-	-	-	-
Granada GLD 2.1	-	950	855	-	-	-	-	-
Granada GLa 2.8i	1540	1425	1235	1045	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8	-	950	810	-	-	-	-	-
Granada Ghia 2.8i	1755	1615	1470	1140	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	-	760	620	-	-	-	-	-
Granada Ghia F. 2.8i	1850	1710	1615	-	-	-	-	-
Granada D 2.5	1435	1330	-	-	-	-	-	-
Capri S 2.0	945	885	720	-	-	-	-	-
Capri 2.8i	1170	1080	990	-	-	-	-	-
Sierra L 1.6	1025	950	-	-	-	-	-	-
Sierra L	1080	1000	-	-	-	-	-	-
Sierra GL	1250	1155	-	-	-	-	-	-
Sierra Ghia	1475	1385	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. L	1190	1100	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. GL	1300	1205	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. Ghia	1535	1415	-	-	-	-	-	-
Sierra Fam. D	1885	1470	-	-	-	-	-	-
Sierra XR-4 2.8i	1925	1785	-	-	-	-	-	-
Escort Cabrio 1.6i	1500	-	-	-	-	-	-	-

FIAT

MODELO	84	83	82	81	80	79	78	77
X-1/9	1190	1100	900	700	600	500	400	315
UNO 45	540	500	-	-	-	-	-	-
UNO 55	620	575	-	-	-	-	-	-
UNO 70	700	650	-	-	-	-	-	-
UNO Diesel	705	-	-	-	-	-	-	-
Argenta 2000	920	850	765	-	-	-	-	-
Argenta Diesel	1010	935	850	-	-	-	-	-
Regata	800	-	-	-	-	-	-	-



MERCEDES BENZ

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

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scopy SH-88*	78,8	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	228.485
XL-200 R	196	18	—	399.900
XL-200 Plus-D	196	18	—	409.000
VF-1000 R*	998	130	253	1.752.988

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	436.700
250 XC	245	—	—	476.400
600 XC	498	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	495.000
400 WR (End.)	396,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	428.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.600
600 CR (Cross)	498	—	—	494.500

JAWA

350	343,5	23	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 500*	563	52	178	649.800
KZ 500 R	563	55	—	739.982
KLR 600 E	594	45	—	673.750
GPZ 600 R	592	75	—	898.750
GPZ 900 R	908	115	—	1.149.750

KTM

GS 125 End.	123,8	31,5	—	455.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	35	—	409.500
GS-250 End.	236,6	44	—	454.000
MX 250	236,6	45	—	454.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	46	—	515.000

LAMBRETTA

125 Elec.	123	8	—	158.806
200 Linea	198	11,7	—	181.953
200 Elec.	198	9,7	—	189.523

LAVERDA

1000 RGS	981	94	—	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DD 7 125	124,6	—	—	257.206
DD 7 212	212	—	—	280.800
DD 3 H	—	—	—	380.000
CHETA	366,6	—	—	340.000
DD 11 4 Tiempo	346,8	—	—	389.000

MZ

ETZ 250*	243	21	130	205.000
----------	-----	----	-----	---------

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.800
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.600
Enduro 350 H7	349,6	—	130	367.600
Impala 125	124,9	10	100	229.800
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	123,5	12	—	268.000
250 2-C	239,5	25	136	339.000
350 R.2	344,1	30	160	595.000

MZ

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

PUCH

X-10	48,8	—	—	79.400
Mind	48,8	—	—	96.400
Mind PA	48,8	—	—	100.900
Mind Pa Negra	48,8	—	—	102.400
Morosa L	48,8	—	—	130.400
Lido Vario	73	6,5	—	208.000
74 M-82 FD	71,8	8,8	—	239.316

RIEJU

Scudo	74	8,5	—	183.000
Marathon NR-80	75	14	—	264.500
Marathon Enduro	80	20	—	307.000
Marathon Cross	80	20	—	307.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	635.000
GSX 500 ES*	549	56	182	898.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	106	230	1.350.000

VESPA

Vale	43,7	—	—	85.120
Vampiro	49,7	—	—	99.456
Vampiro ALX	49,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	8,0	78	163.520
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	179.760
PK 75 S Elect.	74,0	4,4	90	187.040
125 NC	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
Via 150	149,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,9	10,8	110	243.380
Via 200	197,9	10,2	110	243.380

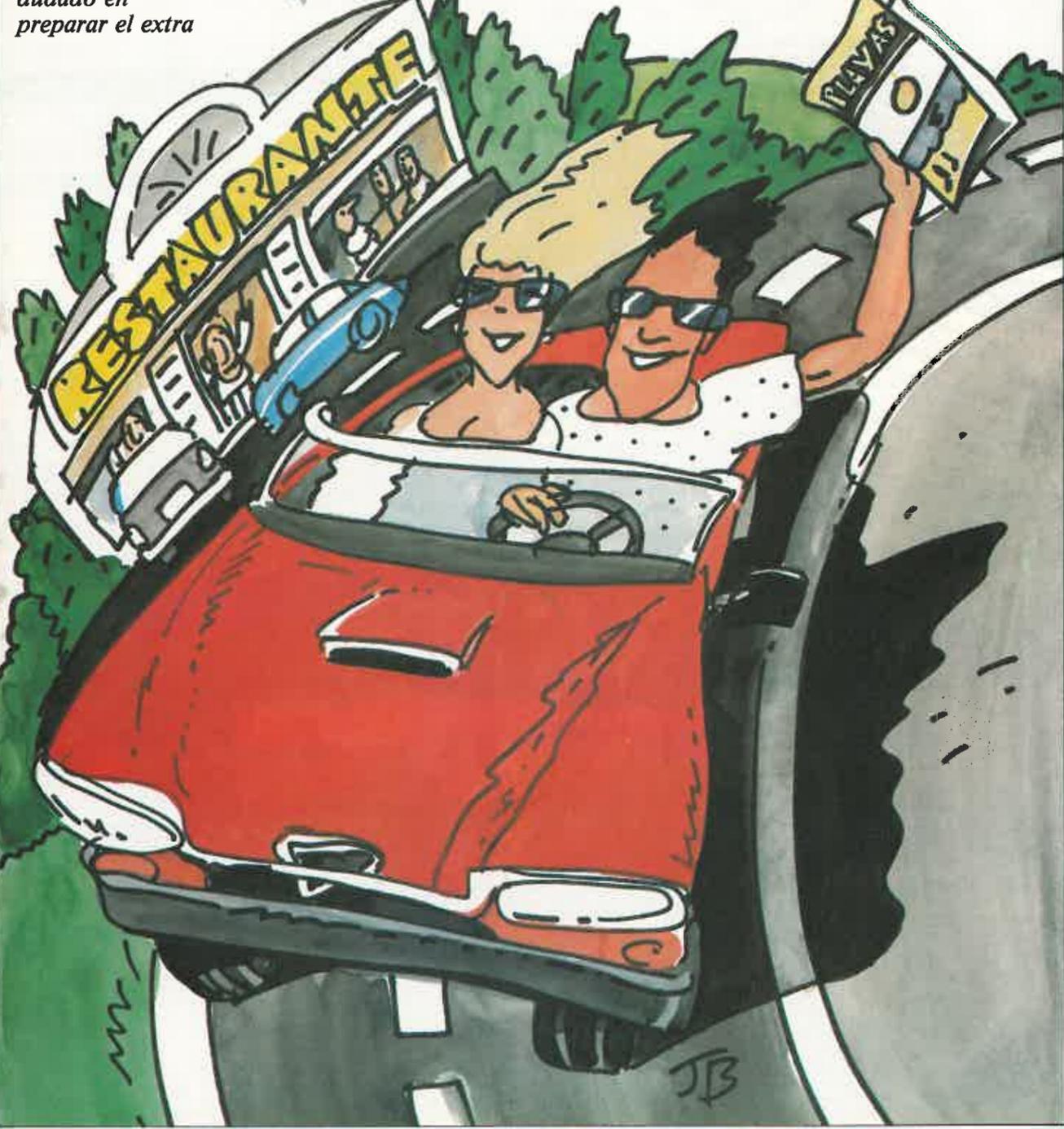
YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	379.000
RD 350 LC*	347	59	180	598.000
XS 400	399	45,5	175	688.200
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	87	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.097	125	243	1.637.316

L A cuenta atrás para las vacaciones ha empezado ya, y en MOTOR16 queremos que las de este año sean de lo más refrescantes. Para ello no hemos dudado en preparar el extra

EXTRA VERANO

que tiene usted en las manos con la idea de que les sirva para distraerse y resulte especialmente útil para pasarlo mejor. Es lo que deseamos vivamente.



NOTICIAS DE EMPRESA



sentación oficial del club se realizó a mediados de mayo, y a ella fueron invitados todos los residentes en la isla propietarios de un todo terreno.

AUTO LAYETANA CRECE

AUTO Layetana, concesionario Ford en Barcelona, ha inaugurado sus nuevas instalaciones, que se encuentran situadas frente a la estación de Sant. Con este nuevo local, que hasta ahora era sede de un concesionario Citroën, Auto Layetana centraliza sus distintas secciones en un solo lugar, que ha sido remozado y reestructurado para sus nuevas funciones.



POPULARES TRANSFORMADOS

EUROPARTS-España ha comenzado la comercialización de sus kits para transformar la carrocería de los automóviles de los vehículos más populares y vendidos en nuestro país, entre los que se encuentran el Citroën BX, el Renault 11, el Ford Escort y el Opel Corsa, entre otros. Sus precios también son competitivos y van desde las 22.800 pesetas que cuesta el kit para el Renault 11, hasta las 51.000 pesetas que vale el destinado al Escort.

NEUMATICOS DE COREA

LA firma coreana de neumáticos Marshall Tyres ha hecho su entrada en España de la mano de Continente, S. A., uno de los mayores representantes de neumáticos en nuestro país. Con su llegada en España,

Marshall acentúa su línea comercial, que le ha llevado a más de noventa países.



VESPA GRATIS

AUTOESCUELA Sandra, de Morata de Tajuña (Madrid), y Rafael Cantillana, de Sevilla, han sido los agraciados del sorteo que Moto Vespa, en combinación con la lotería nacional, ha realizado entre todos los compradores de una Vespa 150 Iris. El premio de esta promoción de Vespa consiste en la devolución del dinero que los ganadores habían pagado por sus motos. La entrega del talón en Madrid se realizó en Motocicletas Cantó.



FRENTE A FRENTE

FERRARI 328 GTS CONTRA PORSCHE 911 CABRIO

EXCLUSIVA



FERRARI 328 GTS
Precio en la calle:
11.533.870 ptas.

VIRTUDES

- Aceleraciones y velocidad máxima.
- Comportamiento.
- Presentación y acabado.

DEFECTOS

- Dirección pesada a coche parado.
- Cambio duro a baja velocidad.
- Mala adaptación a la conducción urbana.

PORSCHE 911 CABRIO
Precio en la calle:
9.346.150 ptas.

VIRTUDES

- Fiabilidad.
- Prestaciones.
- Autonomía.

DEFECTOS

- Dirección pesada a coche parado.
- Pedalier demasiado vertical.
- Imprecisión de la palanca de cambio.



Motor 16



Motor 16





Interiores

LOS dos coches son dos plazas. En el Porsche existe un simulacro de asiento trasero, en el que como mucho podrían acomodarse un par de niños no mayores de siete años. Por este motivo más vale considerarlo como un compartimiento para llevar equipaje, puesto que en la parte delantera apenas cabe nada. En el Ferrari no existe tan siquiera ese hueco detrás, los asientos terminan casi contra el tabique que separa el compartimiento del motor, dejando un cierto espacio para poderlos regular en altura.

La posición al volante es mejor en el Ferrari, por lo menos para conductores de talla normal. Los más altos —de 1,80 para arriba— pueden tener alguna dificultad al rozarles las piernas en el volante. Ellos, en cambio, se encontrarán más a gusto en el Porsche, en el que los demás nos encontramos demasiado bajos —pese a las posibilidades de regulación del asiento— y demasiado cerca del volante si queremos llegar bien a los pedales. Unos pedales un tanto incómodos de accionar por ser excesivamente verticales. En el Ferrari, en cambio, el volante queda a buena altura y los pedales fáciles de accionar, aunque estén ligeramente desplazados hacia el eje central del vehículo. Sólo el largo recorrido del acelerador resulta incómodo.

En el Ferrari, todo el habitáculo está concebido para facilitar la conducción. Pero esto no desentona con el buen gusto y un buen acabado. En el Porsche se ha mantenido a lo largo de los años el salpicadero primitivo, que se ve un poco anticuado, aunque sea completo. El volante del Porsche

928 está forrado en piel como el del Ferrari, aunque es de estilo menos deportivo. En ambos coches, el aire acondicionado es de serie, lo

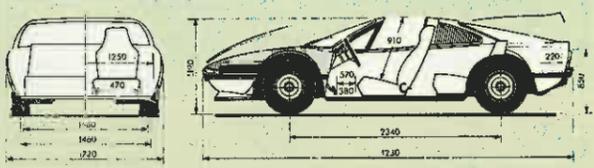
que denota que los importadores empiezan a ser conscientes de las necesidades del usuario español. De equipamiento no están

EQUIPAMIENTO

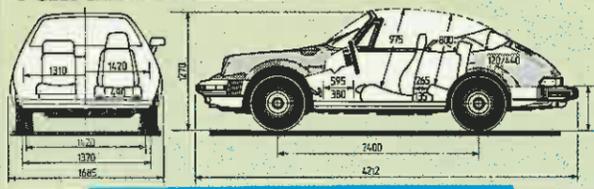
	Ferrari	Porsche
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión de aceite	SI	SI
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros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

OPCIONES (PORSCHE 911 CARRERA CABRIO): Pintura metalizada, 153.200; Pintura metalizada a elegir, 294.400; spoiler delantero y trasero, 316.600; turbo-look, 3.104.300; control automático de velocidad, 77.800; diferencial autobloqueante, 146.100; interior totalmente en cuero, 350.000; cerradura centralizada, 65.600; maletero en sustitución asientos traseros, 82.200.
 FERRARI 328 GTS: Pintura metálica, 110.046.

FERRARI 328 GTS



PORSCHE 911 CABRIO



El Ferrari es tipo «targa». Mantiene el arco posterior antivuelco y sólo se retira el techo entre éste y el parabrisas delantero. Esta solución resguarda más a los pasajeros de las turbulencias del aire cuando se rueda rápido.



che, que lleva una capota mandada eléctricamente, resulta mucho más cómodo de descubrir que el Ferrari, pese a que éste sólo necesita quitar el corto techo entre el parabrisas y el arco de seguridad. La operación de retirada de esta capota es fácil, lo complicado es volver a colocarla, a causa de unos tacos de goma que cuando el coche esta nuevo hacen necesario emplearse a fondo y con fuerza para poder ajustarla. En cambio, el Ferrari resulta más agradable de llevar descapotado que el Porsche, al ir los ocupantes más protegidos de las turbulencias de aire.

mal. Al Porsche se le puede reprochar el que los elevallas eléctricos no sean de serie, mientras que en el Ferrari se echan en falta unos faros antiniebla de serie. El acabado, debemos insistir, es bueno en ambos co-

El Porsche tiene un motor eléctrico para plegar y desplegar la capota. El mando se encuentra en la parte baja del salpicadero. Un testigo avisa cuando no está bien ajustada. Y el motor no puede accionarse mientras el coche está en marcha.



ches. La presentación es más llamativa en el Ferrari. A este coche le falta un poco de protección de la carrocería, muy expuesta si apesar de la dureza del cambio a baja velocidad o la pesadez de la dirección se empeña uno en utilizar el coche en ciudad.

En cuanto al apartado específico de su aspecto de coche descapotable, el Pors-



HACE dieciséis años, las 24 Horas de Le Mans estuvieron animadas por el duelo entre los equi-

pos Ferrari y Porsche. Fue una carrera durísima, disputada en unas condiciones atmosféricas infernales —lluvia y neblina— que diezma-

ron las numerosas formaciones de ambas marcas a causa de los innumerables accidentes. Al final, Porsche consiguió imponerse

gracias a los veteranos Has Hermann y Richard Attwood, que no cometieron ningún error. Aquella fue la primera victoria de Porsche



Si bajo el capó del Porsche nos encontramos con el motor de seis cilindros en oposición, ya conocido en las demás versiones 911 Carrera, bajo el capó del Ferrari aparece el nuevo motor V-8 de 3,2 litros, con culatas de cuatro válvulas por cilindro, cuya potencia pasa a 270 caballos contra sólo (1) 231 caballos del motor Porsche.

Esta diferencia de potencia se deja sentir rápidamente. Las aceleraciones y recuperaciones del coche italiano son absolutamente sensacionales, y eso que las del Porsche siempre nos parecieron buenas, porque realmente lo son. Pero es que el nuevo motor empuja con una fuerza endiablada desde bajo régimen y sin que parezca que vaya a terminar nunca. A esta sensación ayuda también el que Ferrari haya optado por unas relaciones de cambio más cortas que el Porsche, al que le pesa su origen alemán, que siempre supone la búsqueda de altas velocidades crucero a regímenes no muy altos de motor con las que recorrer sus numerosas autopistas.

Ya que hablamos de las cajas de cambio, sobre su manejo hay que establecer un empate. Como en todos los Ferrari, la del 328 GTS resulta muy dura cuando se rueda despacio. La cosa cambia cuando el motor comienza a girar a altas revoluciones. Entonces el paso de una marcha a otra, sea escalando o reduciendo, es suave y preciso, con la palanca guiada por la típica rejilla que impide el más mínimo error. El cambio del Porsche tiene el mismo tacto en todo momento. Es suave, pero tiene un tacto gomoso que impide tener la completa certeza de que la marcha haya realmente entrado o no. Además, tiene una cierta imprecisión en sus recorridos y la sincronización, cuando se cambia rápido, resulta algo lenta, lo que se traduce en el cambio «rasca» un poco.

Las diferencias de prestaciones se hacen más patentes en el capítulo de la velo-

AL VOLANTE

cidad máxima. Hay veinte kilómetros por hora de diferencia entre uno y otro coche. Y ésta se hace mayor cuando se retiran las capotas. Hay que precisar en favor del Porsche que, al tratarse de un auténtico cabriolet, la aerodinámica sin capota se resiente mucho más que en el Ferrari. En este sentido también conviene hacer notar el buen diseño de la capota del Porsche, que apenas quita tres kilómetros por hora en velocidad punta a la que se consigue en la versión cerrada.

En cuanto al comportamiento en carretera, el de ambos coches es completamente diferente. El Ferrari, con su motor central, tiene un comportamiento más limpio, más como sobre raíles. A alta velocidad, absor-

be las irregularidades del pavimento, vientos laterales, etcétera, sin problema, manteniendo en todo momento una excelente estabilidad direccional que permite una conducción relativamente relajada. El Porsche, en cambio, en las mismas condiciones, requiere una conducción más atenta. El reparto de peso entre ejes, mucho más desplazado hacia el trasero, le resta un poco de adherencia al delantero, que se hace sensible a todo lo que mencionábamos con anterioridad, obligando a continuas correcciones para mantener el coche en línea.

En carretera de montaña, el Porsche se coloca a la altura de su rival, pero a condición de que quien lo conduzca tenga un cierto nivel

de conducción. En este terreno, salvo en curvas muy lentas —horquillas y paellas—, en las que se vuelve a sentir una cierta falta de adherencia del eje delantero, el coche obedece con fidelidad los mandatos del volante. El problema es que el eje trasero no siempre decide seguir el mismo camino por causa de la ya inusual implantación del motor en este coche: en el voladizo tras el eje posterior. El peso del motor en voladizo actúa como la masa de un péndulo, haciendo que el derrapaje del tren trasero aparezca en cuanto la velocidad que se lleve comience a ser algo alta. Y recuperar estos derrapajes correctamente no es algo que todo el mundo sea capaz de hacer, pese a que la dirección es rápida, lo que ayuda mucho en estos casos.

El Ferrari, en cambio, con su motor central, prácticamente no tiene reacciones de este tipo. Sólo en curvas lentas aparece a la entra-



Gracias al aumento de cilindrada, el Ferrari alcanza la potencia de los 270 caballos, casi cuarenta más que el Porsche. Con esta mayor potencia, el Ferrari consigue una velocidad máxima netamente superior y mejores aceleraciones y reprises. En comportamiento, el coche italiano va como sobre raíles, mientras que el alemán, con su motor trasero, da lugar a una conducción más acrobática.



da de las mismas una tendencia a seguir de morro que se convierte a la salida en un derrapaje del tren trasero suave y fácil de controlar. También es cierto que este comportamiento requiere un tipo fino de conducción, sin brutalidades, que se niega a aceptar, bien absorbiéndolas, bien respondiendo a ellas con brutalidad.

La dirección de ambos coches es bastante directa. Más la del Porsche que la

del Ferrari, que además es muy sensible a las irregularidades del piso, transmitiéndolas a las manos del conductor. A coche parado, las dos son pesadas por igual.

En el capítulo de frenos, ambos coches son impecables. La única diferencia puede ser que el pedal del Porsche, demasiado vertical, no resulta cómodo de pisar. Aunque sobre el tema de pedales lo más criticable es el larguísimo recorrido

del pedal del acelerador del Ferrari, que obliga a una posición muy forzada del tobillo cuando se pisa a fondo o casi.

El confort de marcha está bastante bien conseguido en ambos coches. La suspensión del Ferrari es algo más confortable que la del Porsche, pero sin grandes diferencias entre ambos. Lo que sí resulta más rígido es el chasis del Ferrari, que apenas torsiona sobre mal piso, mientras que el del Porsche

se retuerce sensiblemente. En cuanto al ruido, en estos coches la insonorización total sería un defecto. De todas formas, snobismos al margen, se agradece el escuchar el bramido de los motores, que no llega a ser molesto, y que cada uno en su estilo encantará a los amantes del automóvil.

El comportamiento en el tráfico urbano de estos dos coches, pensados para carreteras despejadas, es aceptable. El Porsche, más alto y mejor protegida su carrocería, se adapta mejor que el Ferrari, demasiado bajo para ofrecer una buena visibilidad. Lo que mejor acepta la utilización ciudadana en estos coches son los motores, que se recuperan sin problemas de velocidades bajísimas.

Hemos dejado para el final el hablar de consumos, algo que en estos coches es aleatorio porque lo que se pide es que sean rápidos. De todas formas las cifras son hasta ahora contenidas teniendo en cuenta el tamaño de los motores y su rendimiento.

PRESTACIONES		Ferrari	Porsche
VELOCIDAD MÁXIMA			
Con capota (km/h.)		260	238
Sin capota (km/h.)		251	223
ACELERACION (seg.)			
400 m. salida parada		14,3	15,0
1.000 m. salida parada		25,6	28,3
De 0 a 100 km/h.		6,6	6,9
RECUPERACION (seg.)			
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª		16,5	17,5
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª		17,8	19,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª		27,5	29,9
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª		31,5	34,4
De 80 a 120 km/h. en 4.ª		6,6	7,4
De 80 a 120 km/h. en 5.ª		9,0	9,7
CONSUMO			
Litros/100 km.			
CIUDAD			
A 25,8 km/h. de promedio		20,2	16,7
CARRETERA			
A 90 km/h. de crucero		9,0	7,8
En conducción rápida		18,0	15,4
AUTOPISTA			
A 120 km/h. de crucero		10,4	10,1
A 140 km/h. de crucero		11,7	11,5
A 180 km/h. de crucero		16,2	14,3
CONSUMO MEDIO			
Litros/100 km		15,8	13,2
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos		410	560

FICHA TÉCNICA		FERRARI 328 GTS	PORSCHE 911 CABRIO
MOTOR			
Disposición		Central, transversal 8 en V a 90°	6 horizontales
Número de cilindros		8	6
Cilindrada		3.185 c.c.	3.164 c.c.
Cigüeñal		5 apoyos	8 apoyos
Distribución		4 árboles de levas en cabeza	2 árboles de levas en cabeza
Alimentación		Inyección	Inyección
Compresión		9,8 a 1	10,3 a 1
Tipo de carburante		Gasolina super	Gasolina super
Capacidad del depósito		74 litros	80 litros
Potencia máxima		270 CV a 7.000 rpm.	231 CV a 5.900 rpm.
Par máximo		31 mkg. a 5.500 rpm.	29 mkg. a 4.800 rpm.
TRANSMISION			
Traacción		A las ruedas traseras	A las ruedas traseras
Caja de cambio		Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm en 1.ª		9,07 km/h.	9,37 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 2.ª		13,18 km/h.	16,27 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 3.ª		18,32 km/h.	23,64 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 4.ª		24,92 km/h.	30,81 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm en 5.ª		33,73 km/h.	39,10 km/h.
DIRECCION			
Tipo		Cremallera	Cremallera
Vuelas de volante		3,2	2,8
Diámetro de giro		12 m.	10,9 m.
FRENOS			
Sistema		Discos ventilados en las 4 ruedas	Discos ventilados en las 4 ruedas
SUSPENSIONES			
Tipo		Independiente	Independiente
RUEDAS			
Llanta		De aleación 7J x 16 delante 18J x 16 detrás	De aleación 6J x 15 delante 7J x 15 detrás
Neumáticos		205/55 VR 16 delante 225/50 VR 16 detrás	185/70 VR 15 delante 215/70 VR 15 detrás
Peso en orden de marcha		1.360 kg.	1.260 kg.



Con una mujer al volante el automóvil se hizo famoso

Berta Benz, mujer joven y emprendedora, estaba tan convencida de las posibilidades del invento de su marido, Karl Benz, que un buen día decidió ponerse ella misma al volante del nuevo vehículo.

En las primeras horas de una mañana de Agosto, durante las vacaciones de verano de 1888, la señora Benz emprendió con sus dos hijos el camino hacia la ciudad de Pforzheim, a unos 100 kilómetros. Quería que todos pudieran ver de lo que era capaz aquel coche movido a motor.

Era el primer viaje largo en la historia del automóvil; un viaje que tenía mucho de verdadera aventura. Incluso las más pequeñas subidas y los descensos más suaves, de cuya existencia ni siquiera se dan cuenta los vehículos actuales, exigían todo el valor de los tres pioneros y todo el esfuerzo de aquel pequeño vehículo de tres ruedas, provisto de un motor que sólo tenía 1,5 caballos de potencia.

Durante el trayecto fue necesario detenerse varias veces ante un zapatero para cambiar el freno, un taco de madera forrado de cuero, así como utilizar la aguja del sombrero de Berta para desatascar el conducto de alimentación de gasolina. El combustible para el motor de 1 cilindro y el agua para la refrigera-

ción había que comprarlos en la farmacia.

Hasta la caída de la tarde no llegaron a Pforzheim los tres aventureros, cansados y cubiertos de polvo, pero salvos y felices.

El automóvil había superado con éxito su primera gran prueba gracias al valor de una mujer.

Un siglo de vida del automóvil también es un siglo de historia para uno de los sueños más antiguos de la humanidad: trasladarse de un punto a otro con la mayor seguridad, comodidad y rapidez posibles, sin dejar de percibir por ello todo lo que nos rodea..., paisajes, ciudades, personas, experiencias.

Hoy en día, el automóvil se ha convertido en parte integrante de nuestras vidas, en algo a lo que ya no queremos renunciar. Gracias al automóvil disfrutamos de una libertad de movimientos que nos parece la cosa más natural del mundo; y de la que hacemos uso tanto para nuestras actividades profesionales como para nuestras horas de ocio. En el futuro seguirán siendo necesarias ideas geniales y tecnologías avanzadas para conseguir que el automóvil sea aún más atractivo y funcional.

Y espíritu emprendedor.

Como hace cien años, cuando una mujer decidió ponerse al volante.





EXTRA VERANO



BALANCE FINAL



	Ferrari	Porsche
Velocidad máxima	1.*****	2.*****
Acceleraciones	1.*****	2.*****
Recuperaciones	1.*****	2.*****
Consumo	2.*****	1.*****
Transmisión	1.*****	2.*****
Caja de cambio	1.*****	1.*****
Frenos	1.*****	1.*****
Dirección	2.*****	1.*****
Comportamiento	1.*****	2.*****
Aptitudes urbanas	2.*****	1.*****
Autonomía	2.*****	1.*****
Habitabilidad	1.*****	1.*****
Maletero	1.*****	2.*****
Confort	1.*****	1.*****
Posición conductor	1.*****	2.*****
Equipamiento	1.*****	1.*****

***** Excelente. **** Buenos. *** Normal.
** Regular. * Malo.

A alta velocidad, el Ferrari mantiene sin problemas la trayectoria. El Porsche se muestra más sensible al viento lateral, a las irregularidades de la ruta, lo que requiere una mayor concentración. En zona de curvas, su conducción resulta muy divertida a condición de que se tenga un cierto nivel de conducción. De todas formas resulta más eficaz el Ferrari, con el que se hacen mejores promedios más fácilmente.

en la famosa prueba francesa que para entonces Ferrari había vencido ya en diez ocasiones. Posteriormente, ya sin Ferrari enfrente, Porsche ha conseguido imponerse otras diez veces más batiendo el récord de su rival italiana.

Este duelo entre estas dos famosas marcas terriblemente respetuosas la una de la otra —Ferry Porsche nos decía, en el curso de una reciente visita a Zuffenhausen, que si él no se llamara Ferry Porsche conduciría un Ferrari— lo hemos querido reproducir en nuestras páginas. Para tal confrontación, dado que se trata de un extra de verano, hemos esco-

gido dos modelos abiertos: el Ferrari 328 GTS y el Porsche 911 Cabrio. Ambos llevan motores atmosféricos de 3,2 litros.

El resultado final de esta confrontación es difícil de decidir. Primero porque los dos son capaces de satisfacer al conductor más exigente. Y segundo, porque si sobre el papel dos deportivos con motores semejantes deberían resultar fáciles de comparar entre sí, lo cierto es que ambos coches tienen un carácter muy diferente. El Ferrari es más el resultado de la domesticación de un coche de competición. Justo lo contrario que el 911, nacido para ser un cou-

pé de utilización normal al que sus buenas características le han hecho ir creciendo en potencia y prestaciones. Estas diferencias de nacimiento se notan una vez al volante, resultando el Ferrari más eficaz en carretera abierta, mientras que Porsche se defiende mejor en una utilización más normal: en ciudad.

En cualquier caso, insistimos que se trata de dos coches excelentes en los que establecer diferencias es casi una cuestión de matiz. Ambos tienen una excelente imagen. El Porsche deportivo es fiable como jamás ha habido ninguno. El Ferrari es coche exclusivo para mi-

norias. Sobre este último hay que añadir que en estos momentos, olvidados los problemas producidos por la crisis económica de los años 60, ha conseguido una fiabilidad semejante a la del coche alemán. Lo único que se le puede echar en cara es la menor adaptación al tráfico urbano, debido a su propia concepción. Aunque para muchos esto puede ser una gracia.

De todas formas, si tenemos que considerar únicamente las satisfacciones y el placer de conducir uno de estos dos coches, entonces nosotros nos decidimos por un ganador, y es el Ferrari.

Sergio Piccione



FORD ORION GHIA INYECCION

Cuando suba al nuevo Ford Orion Ghia 1.6 inyección usted habrá tenido un encuentro con la mejor combinación de potencia y espacio que se puede disfrutar hoy en un coche de su categoría.

Y lo disfrutará con toda la atractiva elegancia y detalles de la versión Ghia.

Un coche que le conquistará con la potencia de su nuevo motor CVH 1.6i de 105 CV, que le ofrece toda la sofisticada tecnología de la inyección, junto a un consumo de sólo 5,5 l/100 Km. a 90 Km/h, y que alcanza 188 Km/h.

Y los alcanza con la opción de la tecnología más sofisticada en seguridad. El nuevo sistema de frenos antibloqueo, especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera. Entre con toda seguridad en la mejor combinación de potencia y espacio.

Nuevo Ford Orion 1.6 Ghia inyección. Le conquistará.



LA CONQUISTA DE LA POTENCIA



Diseño y Calidad



PEUGEOT 205 LACOSTE

UN ESTILO SIN PAR



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

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

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

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

Te va a convencer, a golpe de vista.



PEUGEOT 205 LACOSTE
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT TALBOT FUERZA DINAMICA

COFOP Lubricantes recomendados **ESSO**



OPEL CORSA CUP, PEUGEOT 205 LACOSTE Y SEAT IBIZA DEL SOL LOS COCHES BLANCOS



LOS tres coches son de un blanco imaculado, los tres incorporan una serie de detalles decorativos que llaman la atención; los tres tienen un precio comprendido entre un millón y un millón trescientas mil pesetas. Estos son los tres componentes de la oferta blanca para

el verano 86: Opel Corsa Cup, Peugeot 205 Lacoste y Seat Ibiza del Sol.

Estos tres modelos forman parte de unas series especiales hechas sobre los coches de más éxito de cada marca, sobre los coches más populares. La decoración especial y el equipamiento suplementario los

ha hecho diferentes de sus restantes modelos y gracias a esos toques personalizadores se pueden encontrar de un solo vistazo, incluso en medio del aparcamiento más gigantesco. Son tres coches que ofrecen a sus propietarios un toque de distinción, algo que cada día es más difícil de conse-

guir en modelos de gran producción.

Los tres coches blancos son ideales para usuarios de corazón joven que quieren un vehículo distinto, usuarios que no sólo van a disfrutar de un suplemento de seguridad, consecuencia directa del color exterior, bien visible en todas las circuns-

tancias, sino también de unas temperaturas inferiores en el espacio habitable, otra consecuencia directa de ese tono claro de la carrocería.

El Corsa Cup, en cualquiera de sus dos versiones, la de 1,2 litros de cubitaje y la de 1,3 litros; el 205 Lacoste con cinco puertas y el Ibi-

za del Sol utilizan unas mecánicas conocidas, mientras que el 205 Lacoste tres puertas es una completa novedad, porque, hasta el momento, no se había empleado nunca el motor de 1,4 litros de cubitaje con 83 caballos de potencia en la carrocería de tres puertas.

Los tres coches salen al

mercado con la etiqueta de ofertas, casi como si fueran rebajas de verano.

La lista de elementos suplementarios ofrecidos en cada coche parece, al principio, muy larga, y los precios finales son muy sugestivos, pero el repaso total a esta oferta veraniega demuestra que la única ganga

real es el 205 Lacoste, el coche que tiene un precio más alto. El 205 Lacoste, en su versión cinco puertas, ofrece el aire acondicionado por casi cincuenta mil pesetas menos de lo que costaba hasta ahora, y esa oferta se mejora en casi treinta mil pesetas en el modelo con tres puertas.

Cuente con una Moto Derbi, con la Cuenta-Regalo de Banco Atlántico.



Elija su moto, venga a Banco Atlántico y llévesela. Cualquiera de ellas puede ser suya, en el mismo momento de realizar una cuenta a plazo fijo de:

DERBI CALIFORNIA 250.000 pts.	DERBI START 300.000 pts.
DERBI YUMBO FD 350.000 pts.	SCOOT DS49 c.c. 400.000 pts.
DERBI COPPA FDT 350.000 pts.	SCOOT DERBI 75 c.c. 400.000 pts.

Además obtendrá un interés anual del 0,50% o el 1%, según el tipo de imposición, y un certificado del Banco para desgravar del IRPF, los intereses correspondientes al 18% del importe del valor de la moto.

Consulte en cualquier oficina de Banco Atlántico.



Banco Atlántico

A toda vela.

OPEL CORSA CUP
Precio en la calle:
999.911 ptas. (Corsa 1.2)
1.042.866 ptas. (Corsa 1.3)

VIRTUDES

- Calidad de acabado.
- Consumo.
- Suavidad de manejo.

DEFECTOS

- Tacto de frenos.
- Dirección lenta.
- Reflejos en el parabrisas.

CORSA CUP: EL GOL

Los Corsa Cup son los dos modelos más baratos de la oferta de coches blancos; los dos modelos están rondando el millón de pesetas, tanto el que utiliza el motor de 1.2 litros de cubaje con cincuenta y cinco caballos de potencia, que se queda justo por debajo de esa barrera, como el que utiliza el motor de 1,3 litros de cubaje con setenta caballos de potencia.

El Corsa Cup 1,2 tiene un precio que está a medio camino entre los mostrados por las versiones GL y GLS.

El Corsa Cup 1,3 vale diecisiete mil pesetas menos que el Corsa 1,3 GLS. Este detalle habla por sí solo de



El Opel Corsa Cup tiene una decoración interior muy espectacular, en la que resaltan los colores blanco, gris y amarillo.

una oferta muy interesante, ya que ambos modelos ofrecen, prácticamente, el mismo equipo. El Cup aporta, además, su pintura exterior en blanco, así como sus paragolpes y sus embellecedores de rueda en el mismo tono.

Los Corsa son, en cualquier caso, unos modelos

bien acabados y con un comportamiento agradable, aunque algo saltarines en terrenos bacheados. Su economía está presente tanto en los consumos como en su mantenimiento. Los coches de Opel son de los que menos gastan en ciudad y en carretera. Son rápidos, pero no tienen gancho en la quinta.

FICHA TECNICA

MOTOR	Opel Corsa CUP 1.2	Opel Corsa CUP 1.3
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.196 c.c.	1.297 c.c.
Cilindrada	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada	Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada
Alimentación	Carburador	Carburador
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 octanos	Gasolina 97 octanos
Capacidad del depósito	42 litros	42 litros
Potencia máxima	54 CV a 5.600 rpm	70 CV a 5.600 rpm
Por máximo	9,2 mkg. a 2.200 rpm	10,3 mkg a 3.800 rpm.
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª	29,5 km/h. 37,1 km/h.	29,5 km/h.-27,0 km/h.
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,1	4,1
Diámetro de giro	10 metros	10 metros
FRENOS		
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente delante, semiindepend. detrás	Independiente delante, semiindepend. detrás
RUEDAS		
Llantas	De chapa, de 4,5x13	De chapa, de 4,5x13
Neumáticos	145 SR 13	145 SR 13
PESO		
En orden de marcha	735 kg.	750 kg.

Cuente con una Moto Derbi, con la Cuenta-Regalo de Banco Atlántico.



Elija su moto, venga a Banco Atlántico y llévesela. Cualquiera de ellas puede ser suya, en el mismo momento de realizar una cuenta a plazo fijo de:

DERBI CALIFORNIA 250.000 pts.	DERBI START 300.000 pts.
DERBI YUMBO FD 350.000 pts.	SCOOT DS49 c.c. 400.000 pts.
DERBI COPPA FDT 350.000 pts.	SCOOT DERBI 75 c.c. 400.000 pts.

Además obtendrá un interés anual del 0,50% o el 1%, según el tipo de imposición, y un certificado del Banco para desgravar del IRPF, los intereses correspondientes al 18% del importe del valor de la moto.

Consulte en cualquier oficina de Banco Atlántico.



Banco Atlántico A toda vela.

OPEL CORSA CUP
Precio en la calle:
999.911 ptas. (Corsa 1.2)
1.042.866 ptas. (Corsa 1.3)

VIRTUDES

- Calidad de acabado.
- Consumo.
- Suavidad de manejo.

DEFECTOS

- Tacto de frenos.
- Dirección lenta.
- Reflejos en el parabrisas.

CORSA CUP: EL GOL

Los Corsa Cup son los dos modelos más baratos de la oferta de coches blancos; los dos modelos están rondando el millón de pesetas, tanto el que utiliza el motor de 1.2 litros de cubaje con cincuenta y cinco caballos de potencia, que se queda justo por debajo de esa barrera, como el que utiliza el motor de 1,3 litros de cubaje con setenta caballos de potencia.

El Corsa Cup 1,2 tiene un precio que está a medio camino entre los mostrados por las versiones GL y GLS.

El Corsa Cup 1,3 vale diecisiete mil pesetas menos que el Corsa 1,3 GLS. Este detalle habla por sí solo de



El Opel Corsa Cup tiene una decoración interior muy espectacular, en la que resaltan los colores blanco, gris y amarillo.

una oferta muy interesante, ya que ambos modelos ofrecen, prácticamente, el mismo equipo. El Cup aporta, además, su pintura exterior en blanco, así como sus paragolpes y sus embellecedores de rueda en el mismo tono.

Los Corsa son, en cualquier caso, unos modelos

bien acabados y con un comportamiento agradable, aunque algo saltarines en terrenos bacheados. Su economía está presente tanto en los consumos como en su mantenimiento. Los coches de Opel son de los que menos gastan en ciudad y en carretera. Son rápidos, pero no tienen gancho en la quinta.

FICHA TÉCNICA

	Opel Corsa CUP 1.2	Opel Corsa CUP 1.3
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada	1.196 c.c.	1.297 c.c.
Cigüeñal	De 5 apoyos	De 5 apoyos
Distribución	Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada	Árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada
Alimentación	Carburador	Carburador
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1
Tipo de carburante	Gasolina 97 octanos	Gasolina 97 octanos
Capacidad del depósito	42 litros	42 litros
Potencia máxima	54 CV a 5.600 rpm	70 CV a 5.600 rpm
Por máximo	9,2 mkg. a 2.200 rpm	10,3 mkg a 3.800 rpm.
TRANSMISION		
Traacción	Delantera	Delantera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas
Vel. a 1.000 rpm. en 4.ª/5.ª	29,5 km/h. 37,1 km/h.	29,5 km/h.-27,0 km/h.
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION		
Tipo	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante entre topes	4,1	4,1
Diámetro de giro	10 metros	10 metros
FRENOS		
Sistema	Discos delante y tambores detrás, con servo	Discos delante y tambores detrás, con servo
SUSPENSIONES		
Tipo	Independiente delante, semiindepend. detrás	Independiente delante, semiindepend. detrás
RUEDAS		
Llantas	De chapa, de 4,5x13	De chapa, de 4,5x13
Neumáticos	145 SR 13	145 SR 13
PESO		
En orden de marcha	735 kg.	750 kg.

Línea de Personalización M-Technic

EL CARACTER BMW ENTRA EN DETALLES.



BMW abre una nueva categoría. La Línea de Personalización M-Technic. Un conjunto de accesorios y elementos destinados a atizar el carácter personal de su BMW. Probados en la alta competición. Y presentados con una exigente calidad de acabado. La Línea de Personalización M-Technic añadirá a su BMW un toque propio y distintivo.

Por ejemplo, ya entrando en detalles, con la suspensión deportiva M-Technic de amortiguadores a gas, que le permitirá una mayor precisión en la conducción. Disfrutando más el terreno que pisa. El volante con perfil ergonómico y teclas de claxon integradas, que se accionan sin apenas mover un dedo. La palanca de cambio con diseño anatómico y forro

en piel natural. O la seguridad que aportan los spoilers, faldones y otros elementos aerodinámicos, incrementando la estabilidad del vehículo cuando se viaja a gran velocidad. La Línea de Personalización M-Technic detallará la distinción de su BMW. Remarcando su línea exclusiva. Infórmese en su Concesionario. Y entre en detalles.



PEUGEOT 205 LACOSTE
 Precio en la calle:
 1.254.078 ptas. (3 puertas)
 1.288.078 ptas. (5 puertas)

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Prestaciones.
- Comodidad de suspensión.

DEFECTOS

- Motor algo ruidoso.
- Plazas traseras justas.
- Dirección pesada.

205 LACOSTE: COCODRILO FRESCO

LOS Peugeot 205 Lacoste ofrecen un equipo muy completo, el equipo habitual en los 205 GT, al que se le ha añadido de serie el aire acondicionado y la decoración especial, tanto del interior como del exterior; esta *sobredosis* de elementos

FICHA TÉCNICA



PEUGEOT 205 LACOSTE

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.442 c.c. (76,6x78 mm.). Cigüeñal: de 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas lateral, accionado por cadena. Alimentación: Carburador doble. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 97 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 83 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 12,3 mkg. a 4.200 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, 13,8 km/h.; 3.ª, 20,3 km/h.; 4.ª, 27 km/h.; 5.ª, 34,6 km/h. Embrague: Mando por cable.

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 165/70 SR 13.

PESO En orden de marcha: 870 kg.



El 205 Lacoste lleva un equipo muy completo. Cierre centralizado de puertas, elevalunas eléctricos y aire acondicionado de serie.

de confort se ofrece a un precio más bajo que el mostrado hasta ahora por los 205 GT que incorporaban el aire acondicionado. El Lacoste de cinco puertas es casi cincuenta mil pesetas más barato que su hermano gemelo, mientras que el Lacoste tres puertas mejora esa cifra en otras treinta mil pesetas.

La aparición de estos dos modelos ha reforzado la gama 205, una gama que ahora cuenta con una versión equipada con el motor de 83 caballos de potencia acoplado a la carrocería de tres puertas: esta versión tiene más detalles de lujo que la GTX, la más deportiva de las que se fabrican en nuestro país sin que las presta-

ciones sean peores.

Los 205 Lacoste son coches que convencen por su agilidad natural, coches rápidos y con una estabilidad impresionante, que se conducen con una mano. Las prestaciones de los 205 Lacoste son de primera categoría, incluso cuando el aire acondicionado está en funcionamiento, mientras que la caja de cambios tiene un carácter deportivo que se lleva bien con el estilo del motor; esta caja se maneja con suavidad y precisión.

El motor de los 205 Lacoste es algo ruidoso y cuando funciona al ralentí con el aire acondicionado en marcha sufre algunos tirones, hasta el punto de dar la impresión de calarse en algunos casos. La dirección es pesada en maniobras de aparcamiento pero en movimiento es muy manejable.

Deseo recibir catálogo de información:

Nombre _____
Calle _____ N.º _____
Ciudad _____ Cód. _____
Tel. _____

Recorte y envíe este cupón a:
Musicom S.A. Car Audio
Consejo de Ciento,
403 Bajos (08009)
Barcelona

Los milagros del nuevo sonido
de la avanzada tecnología de Fujitsu Ten



H-2 PVP 51.607
(Sin incluir IVA)

H-1 PVP 43.705
(Sin incluir IVA)

La experiencia de muchos años y la continua investigación de **FUJITSU TEN** garantizan que sus productos están siempre a la cabeza del avance tecnológico. Por ejemplo, eche usted una mirada a estos radio-cassettes ETR, **SERIE H**. Sus circuitos integrados IC son altamente compactos. El producto del saber electrónico de **FUJITSU TEN** que le asegura un excelente sonido y alta fiabilidad a un coste reducido. Además, para garantizar el confort y seguridad del conductor, los modelos de la **SERIE H** están diseñados con un frontal plano que permite el fácil acceso a todos los mandos y posee unos

botones especiales **PRE-SET** de alta sensibilidad que responden con un «click» para confirmar la entrada de información. El exclusivo **LCD** (display de cristal líquido) de amplia visibilidad, es posible a través del uso del micro-computador extraplano, proporciona una amplia extensión de visibilidad y el **OPTI-MI** (indicador de modo óptico) le informa por el color del display si está funcionando la radio o el cassette. Todo ello añade, a las noticias excitantes para el oyente en el coche, otro ejemplo más de la alta tecnología de **FUJITSU TEN**, como los nuevos milagros del nuevo sonido.

MUSICOM sa
Car Audio



Consejo de Ciento, 403 Bajos
Tels. (93) 231 51 12-246 38 01
Télex: 54789 MUYC-E
Barcelona 08009 (España)

SEAT IBIZA DEL SOL
Precio en la calle:
1.043.559 ptas.

VIRTUDES

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

DEFECTOS

- Dirección dura en manio-
bras.
- Volante muy horizontal.
- Fallos de acabado.

IBIZA DEL SOL

El Ibiza del Sol se ha hecho sobre la base del modelo L, una base a la que se han añadido detalles tales como: el techo practicable de material transparente, el asiento posterior divisible en dos partes, la tapicería en velour, los embellecedores de rueda y los paragolpes coloreados en el mismo tono de la carrocería. El Ibiza del Sol vale cuarenta mil pesetas más que el modelo L, un precio bastante ajustado para un trabajo de personalización,

FICHA TECNICA



SEAT IBIZA DEL SOL

MOTOR Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.193 c.c. (75x67,5 mm.). Cigüeñal: De 5 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Carburador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina de 92 octanos. Capacidad del depósito: 50 litros. Potencia máxima: 63 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 9,0 mkg a 3.500 rpm.

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

DIRECCION Tipo: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4. Diámetro de giro: 9,8 metros.

FRENOS Sistema: Discos delantero y tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES Tipo: Independiente a las cuatro ruedas.

RUEDAS Llantas: De chapa, de 5x13 pulgadas. Neumáticos: 155 SR 13.

PESO En orden de marcha: 900 kgs.



El Ibiza del Sol tiene un techo practicable que viene a solucionar en parte los problemas de aireación de este modelo.

que se ha inspirado de forma directa en el Ibiza M-16, que Paco Podadera realizó hace tiempo para nuestra revista.

La mecánica del Ibiza del Sol es igual a la mostrada por el Ibiza L 1.2, un motor de 1,2 litros de cubaje, que funciona con gasolina normal, acoplado a una caja de cambio de cinco velocidades.

El último modelo de la gama Ibiza tiene ya todas las mejoras de los modelos 86:

es un coche que se maneja con mucha facilidad, sus frenos son muy efectivos y sabe ser ágil, sin que los consumos se disparen. La amplitud interior sigue siendo uno de los puntos fuertes del Ibiza, un coche que ahora lleva unas butacas delanteras cómodas, que tienen buena forma anatómica y, además, recogen el cuerpo. El volante sigue siendo muy horizontal, pero tiene un tacto agradable similar

al ofrecido por el cuero. Ahora, con el nuevo diseño de la visera del cuadro de instrumentos no rozan los nudillos en las maniobras, como ocurría en los Ibiza desde su lanzamiento. Otra de las mejoras son los asientos, que al ser algo menos voluminosos que los anteriores, permiten coger el cinturón de seguridad con más facilidad. También se ha ganado algo en la accesibilidad a las plazas traseras. En general, los interiores han mejorado mucho respecto al modelo original.

Los defectos del Ibiza del Sol están en la dirección, que es dura en maniobras a coche parado; en la climatización, que es poco eficaz y obliga a recurrir al ventilador, así como en la baja calidad de los materiales, ya que la terminación es buena, de la misma categoría que la mostrada por los Volkswagen Polo o Passat sin ir más lejos.



ACIONES



CONSUMO



	Corsa CUP 1.2	Corsa CUP 1.3	205 Lacoste	Ibiza del Sol
VELOCIDAD MAXIMA (km/h.)	148,9	162,0	166,6	150,5
ACELERACION (seg.)				
400 m. salida parada	20,4	18,5	18,1	20,3
1.000 m. salida parada	37,6	35,1	33,3	35,2
De 0 a 100 km/h.	14,6	10,4	10,5	13,8
RECUPERACION (seg.)				
400 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	22,4	22,1	19,5	21,2
400 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	24,9	25,1	21,4	24,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 4. ^a	40,0	37,9	35,2	39,0
De 80 a 120 km/h. en 4. ^a	13,8	12,0	9,2	16,0
1.000 m. desde 40 km/h. en 5. ^a	44,7	43,6	39,5	46,8
De 80 a 120 km/h. en 5. ^a	20,1	18,8	13,0	20,8

	Corsa CUP 1.2	Corsa CUP 1.3	205 Lacoste	Ibiza del Sol
CIUDAD				
A 27,8 km/h. de promedio	9,8	8,9	10,3	9,8
CARRETERA				
A 90 km/h. de cruceo	5,1	5,6	5,7	5,8
En conducción rápida	8,8	10,6	11,1	10,0
AUTOPISTA				
A 120 km/h. de cruceo	6,6	6,1	7,1	7,3
A 140 km/h. de cruceo	9,4	7,3	10,8	9,6
CONSUMO MEDIO PONDERADO				
Litros/100 km.	8,1	7,6	8,6	8,4
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	470	500	530	545

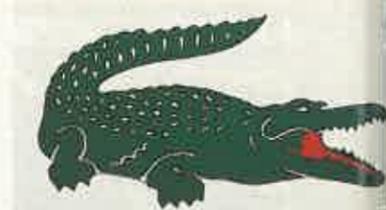


LA OFERTA MAS VERANIEGA

LOS tres coches de esta oferta traen un estilo nuevo al mercado, ofrecen un aire veraniego y juvenil sin renunciar por ello ni a la distinción ni al buen nivel de equipamiento.

Una vez superado el im-

pacto que produce la imagen de estos modelos, una vez que se deja de lado la atracción estética, el coche que más convence al usuario por sus cualidades es el 205 Lacoste: aunque su mecánica es muy veterana, tiene un buen rendimiento y es el modelo que ofrece, en definitiva, el mejor compromiso entre precio-equipamiento y mecáni-



ca. El Corsa Cup y el Ibiza del Sol se encuentran un escalón por debajo de su rival, pero no desmerecen en nada; son modelos dirigidos a un usuario más joven, con menor poder adquisitivo, un usuario al que docientas mil pesetas menos en el precio fi-

EQUIPAMIENTO



	Corsa Cup	205 Lacoste	Ibiza del Sol
Cuentarrevoluciones	SI	SI	NO
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	NO	SI
Manómetro presión de aceite	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas freno	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO
Piloto antiniebla trasero	NO	SI	SI
Aire acondicionado	NO	SI	NO
Volante regulable	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO
Retrovisor regulable	NO	SI	NO
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI
Elevavinas eléc. (del./tras.)	N/-	S/N	N/-
Cerraduras centralizadas	NO	SI	NO
Luz lectura mapas	NO	SI	NO
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO
Precuipo de radio	NO	NO	SI
Limpialavavina trasero	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	SI

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)			
	Corsa Cup	205 Lacoste	Ibiza del Sol
A 60 km/h.	18,5	13,0	15,7
A 100 km/h.	48,3	39,8	47,3
A 120 km/h.	70,0	57,1	58,5

SONORIDAD



	Corsa Cup 1.2	Corsa Cup 1.3	205 Lacoste	Ibiza del Sol
Al ralentí	56,1	56,1	47,7	52,4
A 60 km/h	67,4	67,4	67,9	65,5
A 90 km/h	68,4	68,4	70,9	70,3
A 120 km/h	71,2	71,2	74,6	75,1
A 140 km/h	73,7	73,7	76,0	80,6
A tope	79,3	79,3	79,4	82,3

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



nal le suponen un buen suspiro económico.

El Corsa Cup 1.2 tiene el argumento de su precio, que es inferior al de todos sus rivales y está por debajo del millón de pesetas. El Corsa Cup 1.3 y el Ibiza del Sol juegan de igual a igual en casi todos los aspectos. De estos dos coches, el Ibiza es el que tiene mejor comportamiento, ya que el Opel da la sensación de flotar un poco en cuanto el piso se on-

dula. En prestaciones y consumos se cambian las tornas, el Corsa gasta menos que el Ibiza y, además, es más rápido.

La dirección del Opel es algo lenta pero muy suave, cosa que no sucede en el Ibiza. Los frenos del Seat son, por contra, mucho más efectivos que los del Opel.

Angel Marco



EL MEJOR AMIGO DEL COCHE



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

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



MaxMeyer
Pinturas Especiales para Carrocerías

Consejo de Ciento, 474, entlo - 08013 Barcelona - Tels. 93-231.74.50/231.75.50 - Telex 97946 DMMD E

CONTINORTE

Neumáticos que ruedan al frente de la tecnología.

El neumático es más que un simple elemento del automóvil. De su estado y calidad depende en muchas ocasiones la seguridad de los ocupantes de un vehículo.

CONTINORTE lo sabe. Por eso sólo trabaja, como distribuidor exclusivo para toda España, con primeras marcas internacionales capaces de ofrecer la respuesta más segura y rentable a la conducción moderna.

Como MABOR.

MABOR constituye el complemento ideal en cualquier tipo de vehículo—turismo, furgoneta, pesado o agricultura—
Conozca en CONTINORTE las novedades MABOR.



M 5 GT: Para rodar con seguridad.

El M 5 GT es un neumático concebido para "agarrarse con seguridad. En las sorpresas de la circulación, en las situaciones difíciles, sobre piso mojado. Confíe su seguridad y la de su familia a M 5 GT.

M 521 Radial: Para rodar con fuerza.

La configuración de este neumático contribuye a ofrecer mayor estabilidad a los vehículos pesados y camiones. Su concepción verdaderamente innovadora permite un fácil manejo del vehículo con menor esfuerzo para el conductor. Los profesionales de la carretera se deciden por el M-521 Radial.

M 7 GT: Para rodar con rapidez.

El diseño especial del perfil del M-7 GT, nueva serie 70, proporciona a este neumático su excelente maniobrabilidad. La reacción a cualquier impulso de la dirección es precisa, segura, fiable. El M-7 GT es, sin duda, el mejor complemento a un vehículo veloz.



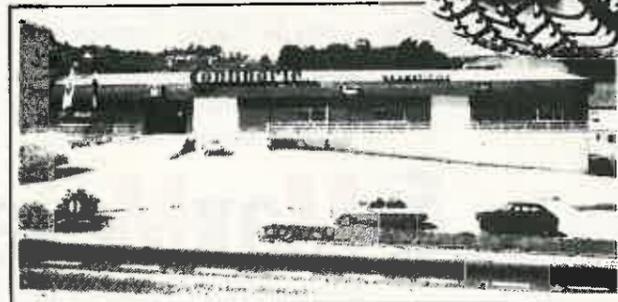
Seguridad. Fuerza. Rapidez.



Distribuidor exclusivo para toda España

CONTINORTE S.A.

Condasa Casa Bárceña, 7. Telex 83096 AUGO - E. Apartado 201
Teléfono: (988) 41 45 22 - VIGO-4



CARRETERAS: PUNTOS NEGROS DONDE SE LA PEGAN LOS ESPAÑOLES

En España existen actualmente dieciséis tramos de carretera, que suman 220 kilómetros, de la red de interés general del Estado, que por su nivel de siniestralidad se pueden considerar como muy peligrosos. A ellos habría que añadir otros cien tramos (con 1.609 kilómetros), de la misma red, que se podrían calificar como simplemente peligrosos. Todos ellos configuran el mapa de puntos negros que desgraciadamente todavía abundan en este país.



En el pasado año, 5.083 personas murieron en España por accidentes de tráfico, en un total de 4.313 accidentes con víctimas. Una gran parte de esos siniestros se registró en lugares muy concretos, en zonas que siempre aparecen claramente definidas, pero que cada día siguen co-

brándose su tributo sangriento. Son los puntos negros, denominación hasta cierto punto popular, con que se conocen aquellos lugares en que se repiten habitualmente accidentes de tráfico con víctimas.

En principio, la denominación «punto negro» adquiere caracteres peyorati-

vos que en cierto modo desfiguran su auténtica significación. Es por eso que los expertos enterados del tema matizan y ponderan esa definición al manejar una serie de aspectos técnicos, como, sin ir más lejos, la intensidad media diaria del tráfico vial. En lenguaje técnico, esos puntos habría que deno-

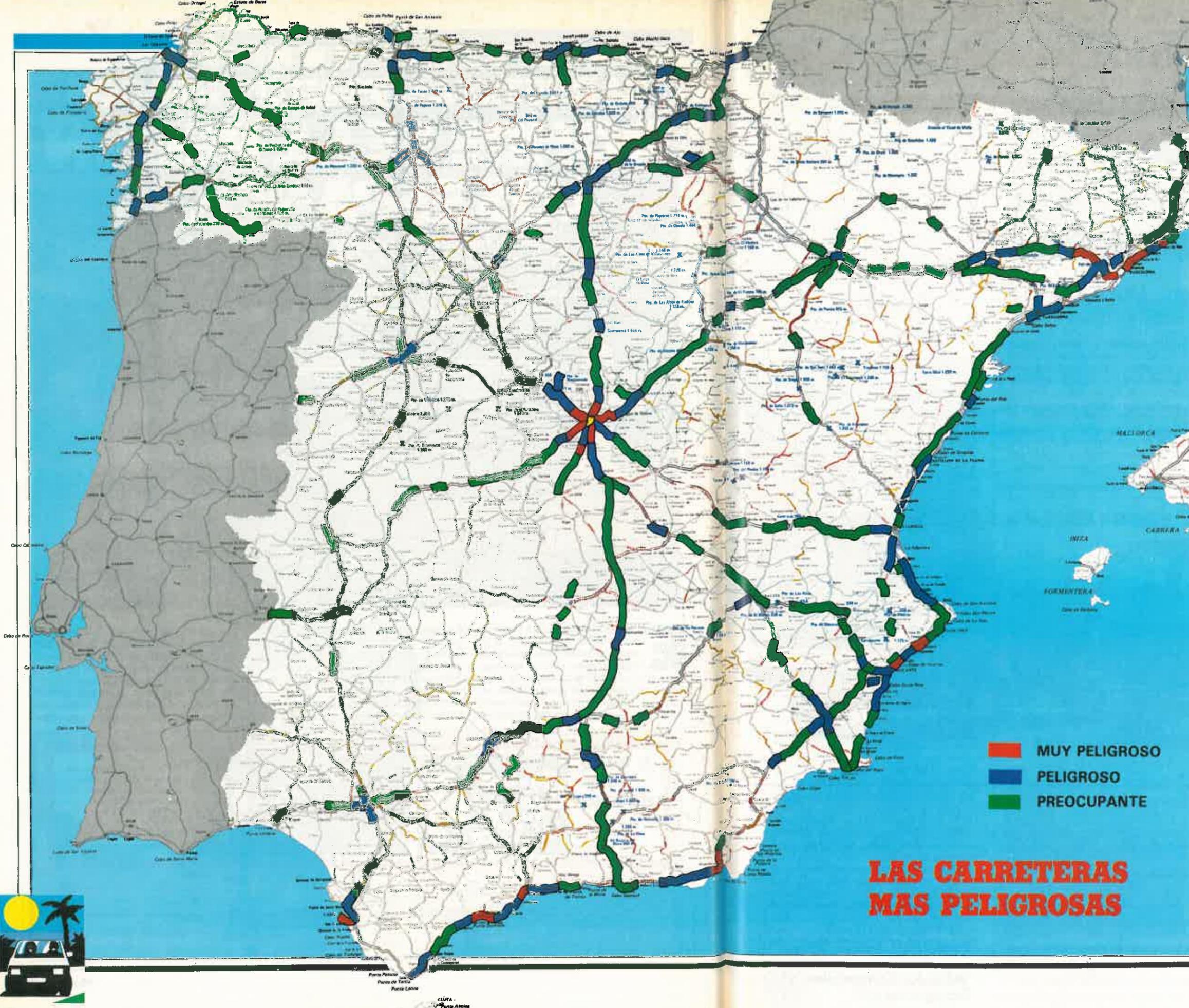
EL TRAMO MAS PELIGROSO

95,4



De los dieciséis tramos de carretera considerados como muy peligrosos, el primero de ellos es el correspondiente al recorrido de la N-II entre Barcelona y Mataró.





■ MUY PELIGROSO
■ PELIGROSO
■ PREOCUPANTE

LAS CARRETERAS MAS PELIGROSAS

minarlos «tramos con índices de peligrosidad elevada». Se llaman como se llamen, lo que es evidente es la existencia de numerosos puntos de ese tipo en nuestras carreteras, puntos en los que es excesivamente corriente asistir a un accidente y en los que se da una incidencia reiterada de un conjunto de elementos que, en mayor o menor medida, participan en la siniestralidad, como pueden ser las distancias de visibilidad, curvas, intersecciones, pasos peatonales, prioridades, intensidad del tráfico y otras de índole climático, como la lluvia, el hielo o la niebla. Esos puntos suelen ser objeto de estudio por la Administración, con el fin de sacarlos a la luz y de erradicarlos en la medida de lo posible. El último tra-

bajo de este tipo es el realizado por la Dirección General de Tráfico, que, bajo el título «Estudio de accidentabilidad y peligrosidad en las carreteras españolas a 31 de diciembre de 1984», publica ahora en primicia MOTOR 16. En este estudio se han recogido los índices y niveles de accidentalidad referidos al periodo 1980-1984 en la red de interés general del Estado que no ha sido transferida a las Comunidades Autónomas, dividida en tramos de diez kilómetros.

Estudio matemático

La síntesis del trabajo de campo se ha resumido en un Índice de Accidentabilidad (I), al que se ha llegado mediante una fórmula matemática en la que se han combinado cinco factores: los accidentes con víctimas en el tramo en un año; accidentes con víctimas en toda la red considerada en un año; muertos totales en toda la red considerada en un año; intensidad media diaria (IMD) y vehículos-kilómetros totales recorridos en toda la red considerada en un año. Así se han obtenido para las principales carreteras españolas cinco niveles de peligrosidad: el mayor se correspon-



¿Es un turismo?
¿Es un microbús?
¿Es un camión?

Es un Volkswagen.



Importados por Seat

Los Vehículos Comerciales Volkswagen son diferentes. Por dentro y por fuera.

A primera vista pueden parecer un microbús. O a veces, incluso, un camión. Pero basta con asomarse a su interior para descubrir el grado de confort y equipamiento que se disfruta a bordo.

Los Vehículos Comerciales Volkswagen son los máximos exponentes en cuanto a seguridad, fiabilidad y economía. Como buenos Volkswagen. Los vehículos más vendidos de su categoría. 6.000.000 en todo el mundo.

La más amplia gama. Para cada tipo

de necesidad. Desde los Transporter a los LT.

Todas las versiones van equipadas con motores tan potentes como económicos, en versiones gasolina, diesel o turbo diesel. Para que el consumo no se convierta nunca en una carga.

Tanto los Transporter como los LT ofrecen grandes espacios de carga aprovechables al máximo. De muy fácil acceso.

Acérquese hasta su concesionario y conozca las distintas versiones de los Vehículos Comerciales Volkswagen.

Descubrirá que no se trata de turismos.

Ni de microbuses. Ni de camiones. En realidad son mucho más que eso. Son Volkswagen.

Deseo recibir más información sobre los Vehículos Comerciales Volkswagen.

Nombre _____
Dirección _____
Localidad _____ Tel. _____
Provincia _____ C.P. _____
Actividad _____
Enviar a "Vehículos Comerciales" Apdo. de Correos 125. Madrid.

Vehículos Comerciales
Transporter y LT 

de a un índice de accidentalidad superior a 50; le sigue el nivel cuatro, con un índice que va de menos de 50 a más de 20; el siguiente valor acoge un índice menor de 20 y mayor de 8. Los dos últimos, nivel 2 y 1, van de menos de 8 y más de 3 a menor de 3 y mayor que cero, respectivamente. En el mapa adjunto hemos recogido los tramos de los niveles 5, 4 y 3, que se corresponden con los colores rojo (muy peligrosos), azul (peligrosos) y verde (preocupantes), para utilizar la misma escala cromática de los esquemas originales.

Consultado por esta revista, el responsable de este trabajo, Miguel María Muñoz, subdirector general de Circulación de la DGT, destacaba dos impresiones a bote pronto. Por un lado, la concentración de los tramos muy peligrosos en los accesos a las grandes capitales. Por otro, y con carácter general, la escasa influencia que se le atribuye a los grandes tramos de carretera.



La alta montaña no es muy peligrosa. Preocupa más por la climatología

buye a los grandes tramos de carretera en los índices de siniestralidad. O, lo que es lo mismo, unas carreteras radiales que convertidas en autopistas —como se prevé en el Plan General de Carreteras— verían cambiar su color verde hacia otros que indican un menor nivel de accidentalidad.

A simple vista hay varios aspectos del estudio en los que conviene detenerse. En primer lugar, se observa que la mayor concentración de tramos muy peligrosos se sitúa en torno a los grandes núcleos de población. Barcelona, Madrid, Cádiz, Alicante, Málaga y Aimería son las ciudades con mayores índices de accidentalidad y peligrosidad. Un tramo de treinta kilómetros en la salida Barcelona-Mataró de la N-II bate todos los récords, con un índice de accidentalidad de 95,4 puntos. Otro tramo, éste de diez kilómetros, en la N-V, a la salida de Madrid



N-I: CONFLICTIVA

La salida de Madrid por la N-I (Madrid-Irún) encuentra un tramo muy peligroso de diez kilómetros, para ir decayendo en la escala —peligroso y preocupante— hasta el límite con la provincia de Segovia. Es en Aranda de Duero y Burgos donde los niveles de accidentalidad vuelven a subir, repitiéndose más adelante en Vitoria y Salvatierra. Desde Beasain hasta la frontera francesa, el riesgo de accidente vuelve a ser alto. Es una radial de las más conflictivas.

N-II: PURO PELIGRO

La N-II (Madrid-La Junquera) es, sin duda, la carretera radial que absorbe el mayor número de tramos peligrosos. Desde la salida de la capital de España, con 300 kilómetros peligrosísimos hasta Zaragoza, pocos tramos permiten distraer la atención. Las cosas se complican en cuanto se entra en la provincia de Barcelona y hasta el final del trazado. En los alrededores de la Ciudad Condal coincide el tramo más peligroso detectado en este estudio, una zona prácticamente urbana al principio y de paseo marítimo después. También en los alrededores de Girona se detectan zonas peligrosas.



N-III: UN RESPIRO

Sólo al principio y al final del trazado de la N-III (Madrid-Valencia) se detectan en el estudio trayectos peligrosos. Concretamente desde Madrid hasta pasado Arganda y los veinte kilómetros que acercan a Valencia. Curiosamente, un tramo antes famoso por sus accidentes, las intersecciones de Tarancón, no figura en los mapas de alta peligrosidad, debido sobre todo al buen resultado de la variante allí construida.



N-IV: PROBLEMAS CONTINUOS

Un trazado largo como el de la N-IV (Madrid-Cádiz) da para todos los gustos. La salida —como siempre— de Madrid es muy peligrosa, bajando los índices una vez que se entra en la provincia de Toledo. La proximidad de núcleos importantes de población (Valdepeñas, Andújar, Córdoba, Sevilla, Dos Hermanas y El Puerto de Santa María) vuelve a disparar los índices de accidentalidad a niveles altos. El colofón se encuentra en Cádiz, con un índice (66,1) más alto incluso que su correspondiente a Madrid (55,0).



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

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

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

fusibles con fusible de protección y un soporte.

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

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

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

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

* COMPROBACION DE LA BATERIA (Motor parado)

LED ROJO ●○○○

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

LED's ROJO Y AMBAR ●●○○

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

LED AMBAR ○●○○

Batería con nivel óptimo, cargada en un 100 %.

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

LED's AMBAR Y VERDE ○●●●

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

LED VERDE ○○○●

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

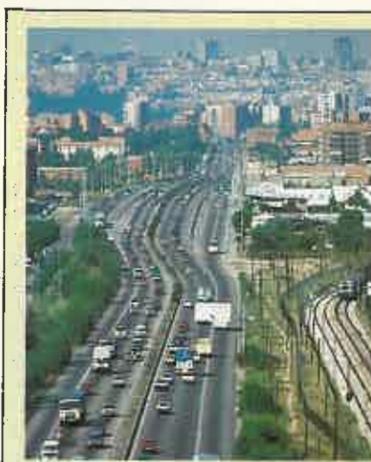
LED's ROJO Y VERDE ●○○●

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

ESPECIFICACIONES:
Dimensiones: 41x21x41 mm.
Peso: 26 gramos.

FERVE®

EQUIPOS AL SERVICIO DE LA BATERIA



N-V: MAL COMIENZO

La N-V, que une Madrid y Badajoz, no puede empezar peor: son veinte kilómetros en los que no se puede bajar en ningún momento la guardia. Con un índice de accidentalidad de 74,4 entre Alcorcón y Móstoles, esta vía registra intensidades medias diarias superiores a los 110.000 coches; no en vano da servicio a desmesurados núcleos de población. Pasada Talavera de la Reina, ya se puede conducir con más despreocupación.

N-VI: NO ES LO QUE PARECE

Pese a la idea general que se tiene sobre este trazado, la N-VI (Madrid-La Coruña) no es, en términos generales, muy conflictiva. Como siempre, el peligro acecha en la salida de Madrid y hasta pasada Guadarrama, con índices bastante altos. Después se suceden tramos aislados que, como norma general, coinciden con núcleos densos de población e intersecciones con vías importantes. El peligro volverá a aparecer al entrar en la provincia de La Coruña.



y en dirección a Móstoles, ocuparía el segundo puesto, con un índice de 74,4. Y también en Madrid, en la salida de la N-II, antes de Torrejón, existe otro tramo de diez kilómetros, con un valor de 74,2.

Una vez lejos de estos grandes núcleos, los índices bajan, pero se sitúan en el nivel de peligro, cosa que coincide con los trazados de las carreteras radiales que parten desde el centro de España.

Las radiales cuentan en todo su recorrido con tramos de evidente peligrosidad, siendo las más preocupantes las nacionales I (Madrid-Irún), II (Madrid-La Junquera) y IV (Madrid-Cádiz). Bajan los valores de peligrosidad en el total del corredor en la nacional III (Madrid-Valencia) y desciende bastante en las dos restantes, la V (Madrid-Badajoz) y VI (Madrid-La Coruña).



En verano se acrecienta el riesgo. Las carreteras turísticas, las peores

Una vez abandonado el centro de la geografía española, las costas pasan a copar un lugar tristemente privilegiado en cuanto a la posesión de tramos peligrosos. Evidentemente es la costa mediterránea la que presenta más puntos de este tipo, propiciado más por las intensidades medias de tráfico que por las condiciones climatológicas adversas, como ocurre en el norte. La concentración de peligro se acentúa en el sur, sobre el trazado de la N-340, y concretamente desde Almería hasta Cádiz. En el norte, más que de corredores, se puede hablar de puntos muy localizados con elevados índices de accidentalidad.

Mención aparte merecen las autopistas de peaje. Los principales tramos peligrosos se encuentran en la A-2, en el corredor Zaragoza-Mediterráneo. Incluso entrando en Barce-



AUTOPISTAS: PEOR DE LO QUE SE PIENSA

La idea de la bondad absoluta de las autopistas en cuanto a seguridad queda en entredicho en los trazados recogidos en este estudio, ya que en ellos aparecen hasta tramos muy peligrosos. Este es el caso de la A-2 en su entrada a Barcelona, junto a fragmentos de peligro en los enlaces de Papiol, Martorell, Molins, etcétera. La salida desde Zaragoza también tiene elevados índices de accidentalidad. En la A-7, la del Mediterráneo, se suceden los niveles de peligro y preocupación, sobre todo en la provincia de Barcelona. En otros trazados destacan también la A-6, en el enlace de Villacastín; la A-8, en el enlace de Basauri, y la A-9, en el enlace de Labacolla-Santiago norte.

N-340: TODO RIESGO

Uno de los trazados que agrupa más tramos con un índice muy alto de accidentalidad y peligrosidad es el de la N-340, que cubre todo el sur de la Península. Ya en Chiclana de la Frontera y Algeciras, esos niveles alcanzan cotas elevadas (39,2-29,3) para tráficos bastante pequeños (en torno a 18.500 de IMD). Las cosas se complican desde Estepona hasta cerca de Nerja, con Marbella, Fuenigirola y Málaga en escalas de elevado peligro. Después, ya en la provincia de Almería, la accidentalidad recobra un fuerte pulso que no decae hasta Molins de Rey; no en vano en su trazado se encuentra con ciudades como Murcia, Alicante, Valencia, Castellón y Tarragona.





LEVANTE: CONCENTRACION DE TENSION

El eje que une Madrid con Alicante, y desde esta capital al resto de la zona de influencia, presenta, según el estudio, una tremenda concentración de puntos peligrosos, difícil de individualizar. La N-301 encuentra tramos de peligro en Quintanar, Albacete y el acceso a Murcia y Cartagena. Los alrededores de Alicante son también muy conflictivos, en los trazados hacia Novelda, Villena y Crevillente. Peor se ponen las cosas en la N-332 con niveles muy altos de accidentalidad desde Torrevieja hasta Silla.



NORTE: TORTUOSA PLACIDEZ

Siempre parece que las carreteras del norte de la Península son campo abonado para el accidente. Sin embargo, las frías cifras dicen lo contrario y, salvo casos aislados, la placidez de los índices es constante. Cabe hablar si acaso de conflictividad en Cantabria con zonas muy delimitadas de peligrosidad: Solares, Castro Urdiales, Torrelavega y Santander. En Asturias son peligrosos los trazados que unen Oviedo con Pola de Siero y Mieres, y Avilés con Gijón. Y en Galicia llama la atención la N-550 La Coruña-Tuy.

lona existe un tramo muy peligroso. La autopista del Mediterráneo también figura en niveles altos. Estos índices, que parecen exagerados para unas vías como las autopistas, tienen una sencilla explicación: en ellas se registran tres veces más accidentes que la media de las autopistas europeas. Para los expertos consultados por esta revista, en esta anómala estadística influyen dos factores determinantes. Primero, su escasa utilización. El conductor español no está acostumbrado a viajar por autopista; ya en ella no se adecua a sus características y los despistes están a la orden del día. En segundo lugar, la dispersión del parque en cuanto a edad, lo que provoca unas diferencias abismales de potencia en los vehículos que no permiten una uniformidad en la marcha. El resultado es el dicho, una elevada inseguridad en las vías más seguras a priori.



Las autopistas no son tan seguras. La vejez del parque, culpable

N-620: NO TAN PELIGROSA

Si hay una carretera con nombre propio por popular es la N-620, la «carretera de la muerte». Sin embargo, los datos del estudio echan ligeramente por tierra esa denominación. En efecto, desde que nace en Burgos hasta la frontera con Portugal no se detecta ningún tramo considerado como muy peligroso. Las zonas conflictivas se corresponden con la salida de la capital burgalesa y la provincia de Palencia (atención a Venta de Baños).

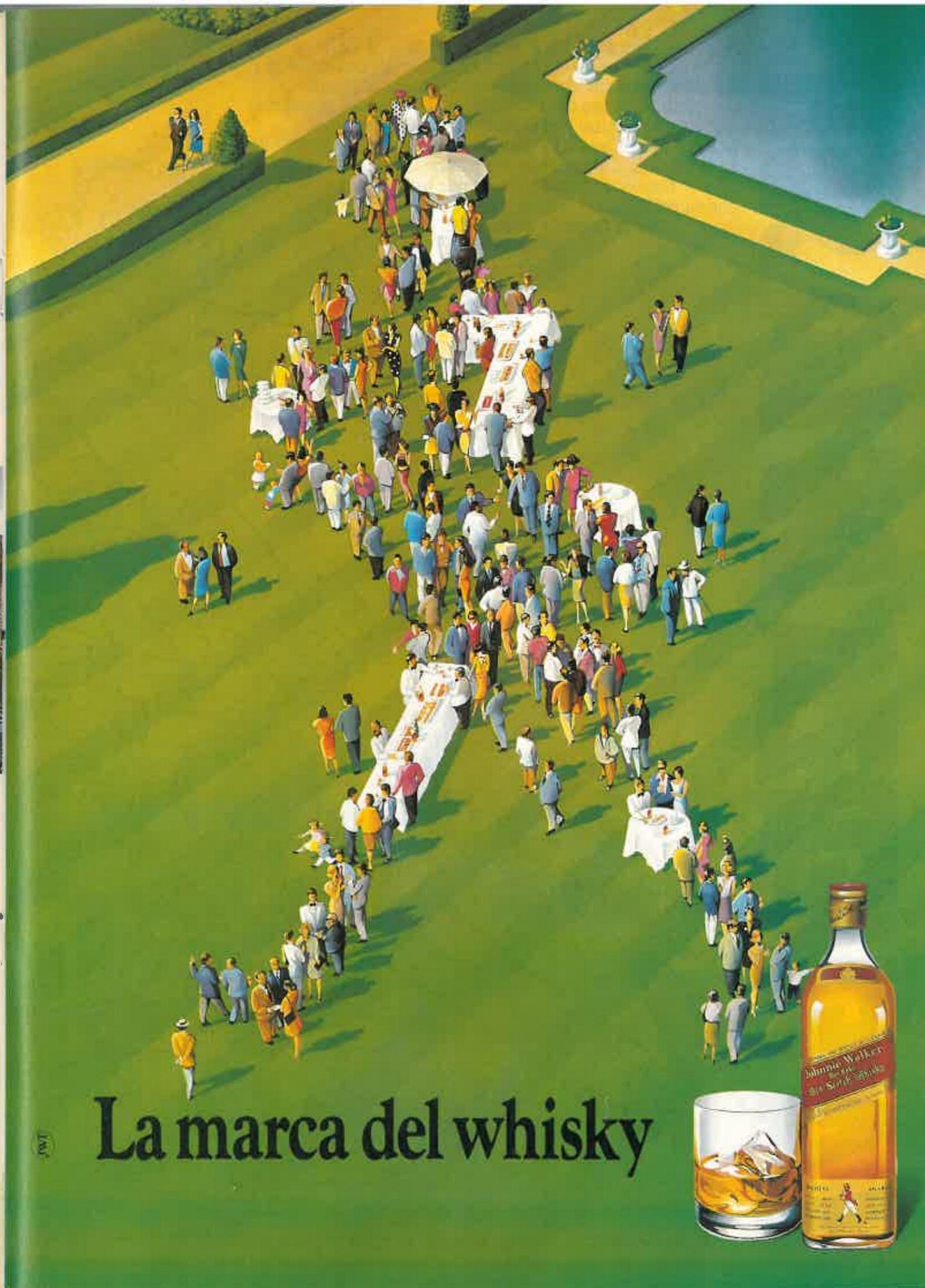
LOS TRAMOS «ESCONDIDOS»

Quedan, por último, tramos aislados, que no parecen figurar en los grandes trazados. Del estudio se destacan sobre todo los accesos a puertos y aeropuertos. Respecto a los primeros, el peligro más alto se encuentra en los de Gandía, Sagunto y Algeciras. En cuanto a los segundos, los de Valencia y Sevilla, sin olvidar el llamado Nudo Eisenhower (Barajas) con un índice de accidentalidad del 64,9. También en la provincia de Madrid, y en dirección Segovia, el cruce de las comarcas C-601, C-602 y C-607.

Quedan finalmente puntos aislados calificados como preocupantes y peligrosos. Esos tramos surgen donde menos se espera y siempre fuera de las grandes rutas. Aunque dispersos, se pueden encontrar en provincias como La Rioja, Albacete, Ciudad Real, Orense, Cáceres, Teruel, Huesca y Soria.

En el estudio no figuran las carreteras de las provincias insulares, que en sitios muy concretos superan en accidentes y peligro a las peninsulares. Como ya recogió MOTOR 16 en su núm. 7, los tramos más peligrosos se encuentran en una isla canaria, Gran Canaria, en la C-912, que une Las Palmas con Maspalomas. Allí, y hasta hace dos años, existía un tramo de 22 kilómetros y un cruce (con la carretera local de Fataga) que superaba con creces los indicadores utilizados en aquel trabajo de campo del resto de las provincias españolas.

Raúl R. Sáez



La marca del whisky



LA FUERZA DE LA SER.

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

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

¡Que la fuerza le acompañe!



ESTAS SON LAS TARJETAS DEL BANCO POPULAR. CUENTE VD. CON ELLAS.

Son tarjetas que se tienen en cuenta. En España y en todo el mundo.
Como la American Express, con la que Vd. puede hacer compras sin límite de dinero.
Y la Visa que le permite, si lo desea, comprar a crédito. O la Master Card si así lo prefiere.*
Y la 4B, la más nueva del Banco Popular, con la que Vd. puede disponer
de dinero en efectivo y hacer otras
operaciones a cualquier hora
del día o de la noche.
En más de 650 puntos de España.

**BANCO
POPULAR**
ESPAÑOL 

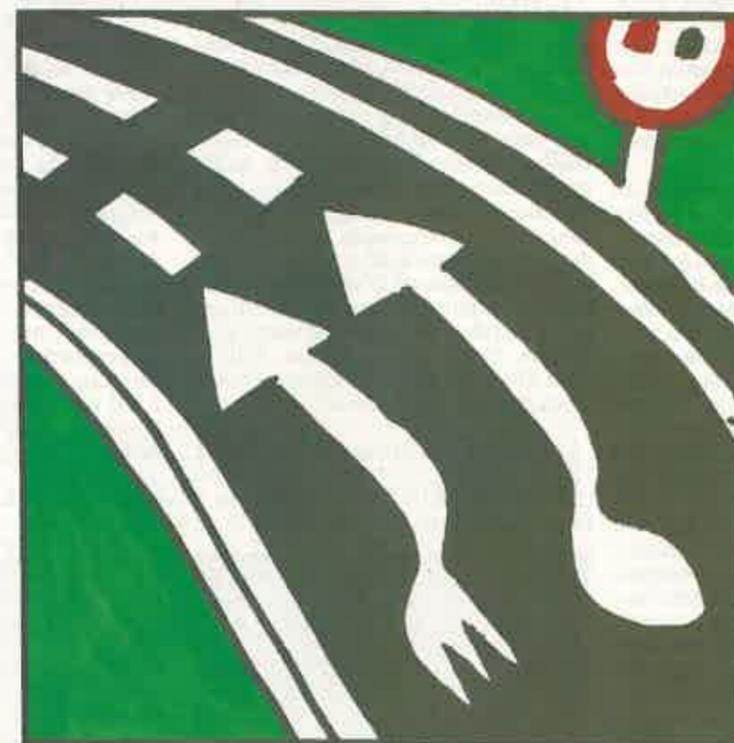
(*) Sujetas a la legislación de cambios para sus compras en el exterior.



Autorizado por el B. de E. n.º 15 210



VIAJAR EN VACACIONES DONDE COMER



No, no es fácil echarse a la carretera, emprender un largo viaje y saber dónde tiene que meterse uno a la hora de reponer fuerzas. Hasta ahora, de oído a oído, funcionaba aquello de «para donde veas muchos camiones», pero esta frase ya no es suficiente. El viajero quiere saber dónde para, qué puede comer y cuánto le puede costar. Estas son las claves que han tratado de desvelar los enviados especiales de MOTOR16 en su peregrinar por las seis carreteras nacionales. Juan Diego Martínez, María Jesús Benoit, Ramón Rodríguez, Víctor Piccione, José Robledo, Jaime Hernández y Andrés Mas han recorrido más de 2.000 kilómetros en busca de una respuesta a la pregunta que nos hacemos la mayoría cuando vamos a emprender un largo viaje. Además les comentamos cómo están las carreteras, las precauciones que se deben de tomar en algunos tramos, los restaurantes que tienen aparcamiento, etcétera. Esta es, en definitiva, nuestra guía práctica para iniciar con buen pie el veraneo 86, que ha sido ilustrada espléndidamente por Alfredo.



N-1, A-1 y A-8: MADRID-BURGO

DEL CORDERO AL CHACOLI

Excepto el tramo entre Madrid y Burgos, gran parte del recorrido entre Madrid y la frontera por Francia se lleva a cabo por autopista. Tras 30 kilómetros de autovía, a partir de San Agustín entramos en la carretera N-1, en buen estado y sin trampas para el conductor. Aranda se pasa por una circunvalación, al igual que Burgos, que dejamos a la derecha al tomar la autopista A-1. Tras 90 km. de autopista hay que tomar la dirección Bilbao por la A-8, para abandonar por pocos kilómetros (concretamente en Arrigorriaga) esta vía rápida y volverla a retomar en Galdácano. Ya hasta la frontera, siempre con cuidado si llueve, pues esta autopista tiene curvas delicadas a alta velocidad bajo la lluvia. Eso sí, es de singular e impresionante belleza. En total son 310 kilómetros de autopista, 30 de autovía y 200 de carretera bastante rápida, por lo que puede calcularse sin problemas un promedio cercano a los 100 kilómetros por hora total.

1 Restaurante El Cancho del Aguila. Carretera Nacional I, kilómetro 60,300. La Cabrera (Madrid). Tel. (91) 868 80 67. Abierto de 12 a 24 horas. Dos tenedores. Habitaciones con baño. Dueño: Antonio Baonza.

Cerca de Madrid, en el espectacular paraje de La Cabrera, y antes de llegar al puerto de Somosierra, encontramos este restaurante de gran tamaño y fácil aparcamiento, a la izquierda de la carretera, desde Madrid. Cocina casera andaluza, con la especialidad de merluza a la cazuela y conejo en salsa. Dos menús: a la carta, con precios que oscilan entre 1.200 y 1.300 o el menú del día, con un precio medio de 600 pesetas, con dos platos, vino y postre. Cinco camareros y un cocinero. Servicio bueno, limpieza normal.

2 Restaurante Mirasierra. Carretera N-1, km. 99. Somosierra (Segovia). Tel (911) 55 50 05. Dueño: Ismael San Bruno. Abierto de 12 a 24 horas. Nueve años en funcionamiento. Dos tenedores.

Pasado el puerto de Somosierra, pocos metros antes del cruce hacia Pedraza, se encuentra este restaurante, muy visible desde la carretera. Construcción moderna, con reminiscencias castellanas, que es la especialidad culinaria que cultiva: cordero asado, judías de La Granja y un buen jamón curado. Vinos del Duero, jóvenes y cuidados, con un excelente vino de la casa, sin marca, de la zona de Toro. Enorme aparcamiento y piscina para los clientes. Una coqueta tienda de regalos, con precios para todos los gustos. En cuanto al restaurante, precios que oscilan entre 1.500 y 1.800 pesetas. Tres camareros logran un buen y rápido servicio. Limpieza impecable.

3 Mesón Las Campanas. Carretera N-1, km. 135. Honrubia de la Cuesta (Segovia). Tel (011) 54 30 00.

Horario de 12 a 24 horas. Dos tenedores. Dueña: Obdulia Hernando Olalla. Abierto hace veintidós años.

En el límite con la provincia de Burgos, pero en el último pueblo de Segovia, encontramos este mesón, de cuidada construcción en piedra y decoración castellana. Cocina casera con precios asequibles: 1.500 pesetas como promedio. La sopa castellana y las alubias son las especialidades de la casa. Buen servicio, que permite almorzar en breve tiempo. Facilidad de aparcamiento, con sombra. Como vino de la casa, el de la zona ribera del Duero. Excelentes tortas de chicharrones para llevar.

4 Hotel Montermoso. Carretera N-1, km. 163. Aranda de Duero (Burgos). Tel (947) 50 15 50. Abierto a todas horas. Horario de comedor: de 12



El gran vino del Duero, su majestad Vega Sicilia, que podemos encontrar en el Hostal Landa, entre otros lugares.

a 23 horas. Hotel de tres estrellas (cadena Hotusa, reserva de habitaciones. Tel (93) 318 74 43). Restaurante de tres tenedores. Abierto desde hace dieciocho años. Propietario: Jesús Samaniego.

En la salida de Aranda de Duero (visitar Santa María la Real y palacio de Colmenares) se encuentra este hotel-restaurante, de buena relación calidad-precio. Las habitaciones confortables, algo ruidosas por la proximidad de la carretera. Cocina castellana e internacional. Especialidad: cordero asado, merluza y crêpes. Vinos del Duero. Precio medio por persona: 1.800 pesetas. No hay menú del día. Servicio abundante (12 camareros) y notable limpieza. Venden dulces típicos de la zona: almendras y miel.

5 Hotel Alisa. Carretera N-1, km. 202. Lerma (Burgos). Tel. (947) 17 02 75. Horario de restaurante: de 12 a 24 horas. Hotel de dos estrellas. Restaurante de dos tenedores. Antigüedad: veinte años.

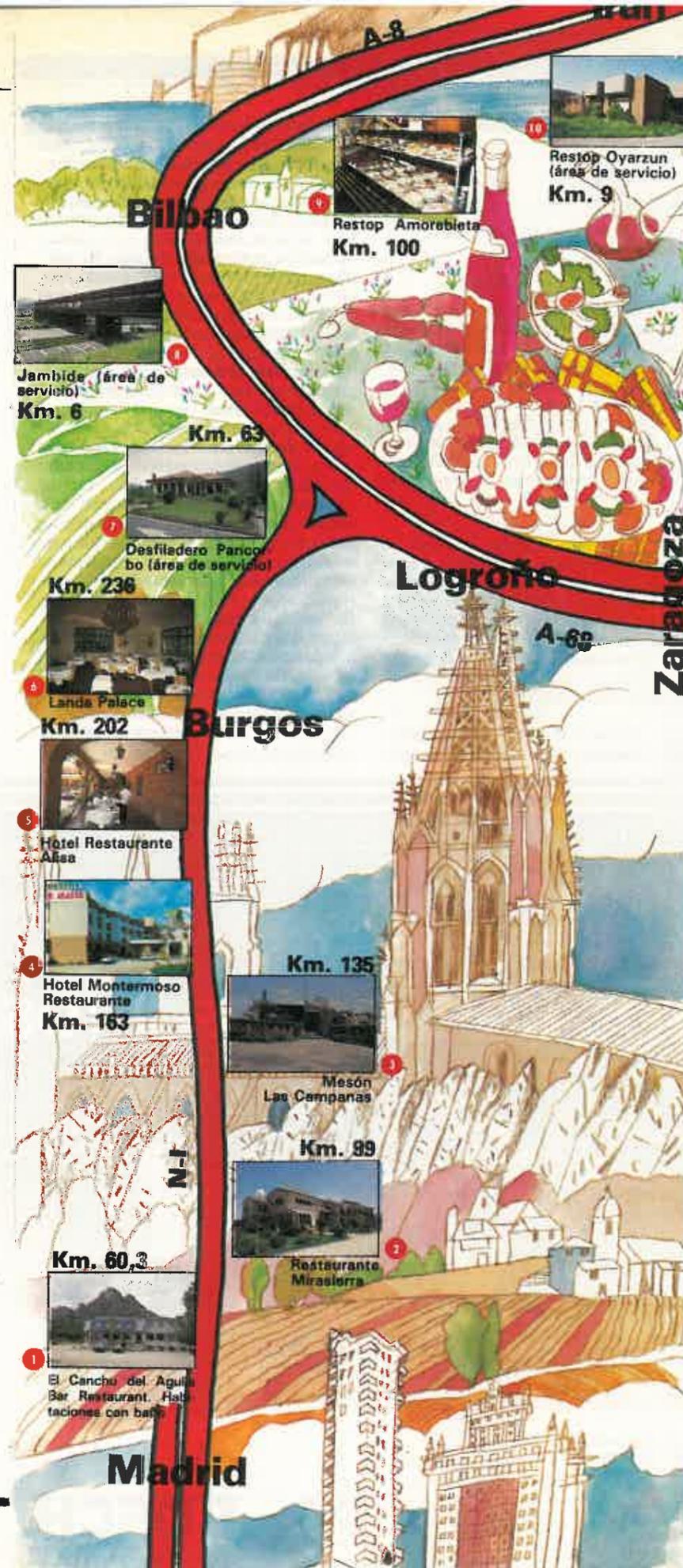
En un edificio de enormes proporciones se ubica este restaurante, a la salida de esta bella ciudad castellana, que conserva aún restos de sus murallas, la Colegiata y el palacio de los duques de Lerma. Las especialidades de este establecimiento, con cocina típica castellana, son las morcillas, el queso de Burgos y el cordero asado en horno de leña. Cinco cocineros y nueve camareros se encargan de proporcionar un esmerado y rápido servicio. Precio medio por persona: 1.700 pesetas. Se pueden comprar empuñados y yemas. Como vinos recomendados: Rioja y Ribera de Duero.

6 Hostal Landa. Carretera N-1, kilómetro 236. Burgos. Tel. (947) 20 63 43. Horario de restaurante: de 12 a 24 horas. Hotel de cinco estrellas. Restaurante de cinco tenedores. Años de antigüedad: veinte. Propietario: Landa Palace, S. A.

Un clásico de la restauración y el hospedaje, con fama más allá del país. Cuidadísimo servicio y cocina internacional. Hotel de la máxima categoría, con precios entre 6.500 y 7.500. *Suites* de 11.500 pesetas. Piscina, salones para convenciones y reservados. Cocina típica castellana e internacional. Especialidades: cordero, espárragos y cochinillo. Precio medio por persona: 2.600 pesetas. Espléndida bodega, en la que destacan los Vega Sicilia y Castillo Landa como vino recomendado.

7 Restaurante Desfiladero de Pancorbo. Autopista A-1, km. 63. Área de servicio Desfiladero. Pancorbo (Burgos). Horario: 24 horas. Dos tenedores. Propietario de la concesión: Julián España. Cinco años abierto.

En dirección Burgos-Bilbao, segunda área de servicio, entre las salidas 4 y 5 se encuentra el área del Desfiladero, en



el impresionante paisaje de Pancorbo. Especialidad en cordero y morcillas de Burgos. Vinos de La Rioja, con bodega propia. Cocina de La Rioja y castellana, casera y de elaboración sabrosa. Buen servicio, a cargo de siete camareros. Bien de limpieza. Para llevar: almendras de Briviesca, melocotones riojanos y tortas de manteca.

8 Restaurante Jambide. Área de servicio de Arrigorriaga, km. 3 de la autopista A-68. Arrigorriaga (Vizcaya). Tel. (94) 671 04 97. Abierto 24 horas. Antigüedad: ocho años. Dueño: autopista vasco-aragonesas.

A pocos kilómetros (seis del fin de la autopista) de Bilbao se encuentra la última área de servicio de la autopista A-68, donde está el restaurante Jambide, en un edificio moderno, en pasarela sobre la autopista. Muy buen aislante acústico. Dos comedores de distinta categoría. En el primero, comida a la carta, con precios entre 2.000 y 2.500. Especialidades vascas: alubias El Caserio, entrecot a la pimienta verde y merluza gratinada. Vinos de Rioja. En el segundo local, más económico, comida de menú (615 pesetas dos platos, postre y vino) y platos combinados. El servicio en el primer local es excelente, con tres camareros. Buen servicio en el segundo local, molesto por los ruidos. Tienda de souvenirs. Gasolinera en la misma área.

9 Restop Amorebieta. Autopista A-8, km. 100. Amorebieta (Vizcaya). Tel. (94) 673 07 38. Abierto de 12,30 a 23,15. Self service. Dos tenedores.

En el área de servicio de Amorebieta, a pocos kilómetros de Bilbao, entre las salidas 2 y 3, se encuentra este área de servicio, con un autoservicio de bastante buena calidad. Ocho platos de menú, a 650 pesetas y un menú más económico, de 575 pesetas. Vinos de Rioja. Comida sin especialidad propia, típica de restaurantes de carretera. Buen servicio y muy cuidada limpieza. En el área hay tienda de regalos y gasolinera. Pertenece a la cadena Restop, Sociedad Europea de Restauración.

10 Restop Oyarzun. Autopista A-8, km. 9. Oyarzun (Guipúzcoa). Teléfono (943) 35 58 36. Abierto de 12,30 a 23,15. Self service. Dos tenedores.

Al igual que el anterior, con pertenencia a la misma cadena, este establecimiento se encuentra próximo a la frontera francesa. Es también autoservicio, con precios que oscilan entre 1.000 y 1.400 pesetas. Cocina sin especificaciones concretas. Servicio discreto y buena limpieza. En este área de servicio hay gasolinera y los servicios típicos de pasos fronterizos: cambio de moneda, carta verde y una pequeña tienda de souvenirs.



N-II, A-2 y A-17: MADRID-LA JUNQUERA

ALCALA SIN PROBLEMAS

En todos los viajes hacia Zaragoza-Barcelona-La Junquera, el gran problema era Alcalá de Henares, donde podía perder el viajero hasta media hora. Ahora, con la recién estrenada variante, la cosa es bien distinta y no hay problema hasta Medinaceli. Desde aquí, donde las curvas y los camiones abundan, hay que tener precaución y bastante paciencia, hasta llegar a Calatayud. Hacia Zaragoza el firme es bueno y, pese a los dos puertos, la carretera es buena y bien señalizada, con carriles para vehículos lentos. Una vez en Zaragoza es aconsejable tomar la autopista, por rapidez y seguridad. Si se quiere evitar la travesía de Barcelona ciudad se puede circular por la A-17, directamente hasta La Junquera. La buena disposición de gasolineras, talleres y restaurantes hacen de esta ruta un viaje recomendable en cualquier estación del año.

1 Restaurante Mesón del Arco Romano. A tres kilómetros de Medinaceli, tomando el desvío que sube al conjunto histórico monumental. Dos tenedores. Tel. 32 61 30.

Saturia Victoria Medina, junto con su hermano, dirigen este mesón-galería desde hace catorce años. Su clientela, en parte extranjera, acude a pintar por aquel maravilloso paraje y luego expone sus obras en el mismo edificio. Las migas castellanas, junto con el cordero

asado y los escabechados son tres de sus platos especiales. Por 1.500 pesetas, más o menos, se puede comer y admirar una pequeña galería de arte en este pintoresco lugar. En otro local aparte también exponen una interesante colección de muebles antiguos, lo que hace que la visita a este restaurante sea auténticamente atractiva.

2 Termas Pallarés (hotel restaurantes). En Alhama de Aragón

(km. 242). Tel. 84 00 11. Tres estrellas. Situado al borde del río Jalón, este balneario se caracteriza por su ambiente tranquilo y sosegado. Sus aguas son bicarbonatado-cálcicas, nitrogenadas y selenio-arsenicales, y brotan a 34° C. Este establecimiento abre sus puertas de junio a septiembre. Dispone de amplia zona de aparcamiento, piscina, tenis, un maravilloso jardín y gimnasio. El precio de una habitación individual es de 3.100 pesetas, y el de una doble, 4.675. Dentro de una extensa carta con todas las especialidades de la región se puede comer por 1.600 pesetas, que es el precio del menú.

3 Restaurante Lisboa. Paseo de Calvo Sotelo, 10 (Calatayud). Tel. 88 25 35. Dos tenedores.

Cuando David Asenjo Montel nos recibe en su pequeño restaurante de Calatayud no podíamos imaginarnos que entrábamos en uno de los restaurantes «más ilustres y representativos de Europa», según reza la carta, que le informa de la adjudicación del Globo d'Oro entre 4.300 establecimientos recomendados. Otros tres premios internacionales, más una relación precio/calidad que parece ser muy aceptable en Europa, conforman la historia de los treinta y dos años que lleva abierto este modesto local. Tres de sus platos

más conocidos son las judías con chorizo y oreja, los huevos al morrejo y el ternasco asado, todo esto regado con vinos de la región. Dispone de guardacoches, seis camareros, dos cocineros y se come desde 1.200 pesetas.

4 Venta del Cisne. Km. 309 de la N-II. Tel. 33 20 00 (Zaragoza). Dos tenedores.

Este conjunto de hotel-restaurante cubre las necesidades de cualquier viajero, desde el camionero, que se encuentra con un menú especial por 570 pesetas en la Cabaña de Don Manuel (enfrente del hotel), con un buen terreno para aparcar el camión, hasta el viajante, que necesita comer rápido y bien sin necesidad de entrar en Zaragoza. El hotel cuenta con piscina abierta todo el año. Fernando Millán, su director, recomienda: las migas, los jarretes de ternasco y el steak a la pimienta con vino Fuendejalón especial de barrica. Los precios oscilan entre las 850 y las 1.300.

5 Restaurante Casanova. Km. 100 de la autopista A-2. Desvío a Fraga. Un tenedor. Tel. 47 01 50.

Es un restaurante de servicio rápido y un lugar frecuentado por numerosos camioneros y viajeros. Su terraza al aire libre y un servicio supervisado directamente por uno de sus propietarios, José Casanova, se ha ido ganando poco a poco la confianza del viajero. Tiene un menú de 600 pesetas y si la elección de los platos es a la carta, el precio sube hasta 1.500 pesetas. Existe un menú especial para camioneros por 500 pesetas. Los platos recomendados son: El cordero asado, los caracoles a la brasa y el cóctel de gambas con un vino de Cariñena especialmente embotellado para esta casa. La cocina es casera y el comedor está servido por 12 camareros.

6 Hotel Restaurante Senglar. Desvío de la autopista A-2, hacia Montblanch-Espluga de Francolí. Salida 9 carretera de Poblet, a ocho km. de la autopista. Este hotel restaurante museo se encuentra a dos kilómetros del monasterio de Poblet. Se abrió hace dieciséis años y dispone de varios salones, identificados por distintos nombres, de los cuales se partió para su posterior decoración, siendo ésta de una variedad y belleza increíbles. El cocinero nos recomendó tres de sus especialidades: Escudella de Pagés, pollo al rey cazador y filete de ternera al estragón. El restaurante está servido normalmente por cuatro camareros y dos encargados. El menú de la casa vale 1.100 pesetas, pero si se quiere comer a la carta el precio del cubierto no es inferior a las 1.500 pesetas. Los vinos son de la región.

7 Brasería La Llar. Desvío en la autopista A-17, hacia St. Celo-



SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros.



Primeras en incorporar Núcleo de Cobre.

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

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



BOSCH

Así de seguro.



ni, a 35 km. de Barcelona. C/ Jacinto Verdaguer, 5. Tel. 867 24 02. Sant Celoni.

Hace solamente cuatro meses que Miguel Argila abrió esta brasería a la entrada de Sant Celoni. Recomendamos éste establecimiento por la calidad y cantidad de sus platos y por una relación precio-calidad verdaderamente llamativa. Miguel nos recomienda, mientras nos comenta su afán porque la gente salga contenta de su establecimiento, la carne a la brasa, las orellanas a la brasa y los caracoles de la casa, todo regado con vino de la región. Se puede comer francamente bien por 800 pesetas. La brasería tiene un comedor con diez mesas y un jardín con otras cinco más. Lo atienden cuatro camareros. El servicio es rápido, y se puede aparcar fácilmente en la puerta.

8 **Cal Parrufu (Hostalric-Gerona).** Km. 60 de la autopista A-17, Barcelona-La Junquera. Salida de la autopista A-17 hacia Hostalric, a un km. de la autopista. Tel. 86 40 48. Para definirlo, sólo decir que desde Tossa, Lloret o Blanes e incluso desde el propio Barcelona se desplaza gente para comer o cenar en este restaurante totalmente familiar que regenta desde hace nueve años Miguel Castañer. El



Venta de L'Home (km. 297 de la nacional III). Restaurante lujoso y confortable. De lo mejor que se puede encontrar en la carretera.

comedor ha sido ampliado recientemente y si tuvo mala fama por hacer esperar demasiado al público, ahora el servicio es inmejorable. En este restaurante de tres tenedores existe un menú especial por 450 pesetas, pero, eligiendo platos a la carta, el precio medio sube hasta las 1.500. Los tres platos recomendados de la casa son: el pescado fresco (comprado cada día en la lonja), el filete a la pimienta y la sopa de cebolla.

9 **L'Arc Vell (Peratallada-Gerona).** Desvío de la autopista A-17 hacia Palamós. C-255, km. 30, Peratallada. Tel. 63 40 00-63 40 80. L'Arc Vell es un restaurante enclavado en uno

de los conjuntos medievales más interesantes de Gerona, en Peratallada. El edificio, al igual que los demás del conjunto, está magníficamente conservado, un precioso patio con una fuente en cascada está habilitado para comer al aire libre en un ambiente muy agradable. Hace cuatro años que Rober Roig dirige este restaurante de dos tenedores, en el que se puede comer por un precio medio de 700 pesetas. Dispone también de un bar-terraza que da a una plaza muy interesante.

10 **Hotel Restaurante Alliolí (Figueras-Gerona).** Urb. Castelló Nou. Carretera Figueras-Rosas Castelló de Ampurias (Gerona). Salida 12 de la autopista A-17, dirección Figueras y a ocho km. de esta ciudad. Este hotel restaurante de estilo medieval, se encuentra a sólo 25 km. de Francia y está reconocido como de interés turístico nacional. Está abierto todo el año y dispone de dos salones para banquetes. Tiene 41 habitaciones, cuyo precio en temporada baja es de 2.900 pesetas y en temporada alta, de 5.000. En el restaurante se puede comer eligiendo platos de una extensa carta por 1.500 pesetas, aunque existe un menú turístico de 1.100. La carta de vinos ofrece 100 marcas distintas, con precios que van hasta las 12.000 pesetas.

N-III: MADRID-VALENCIA

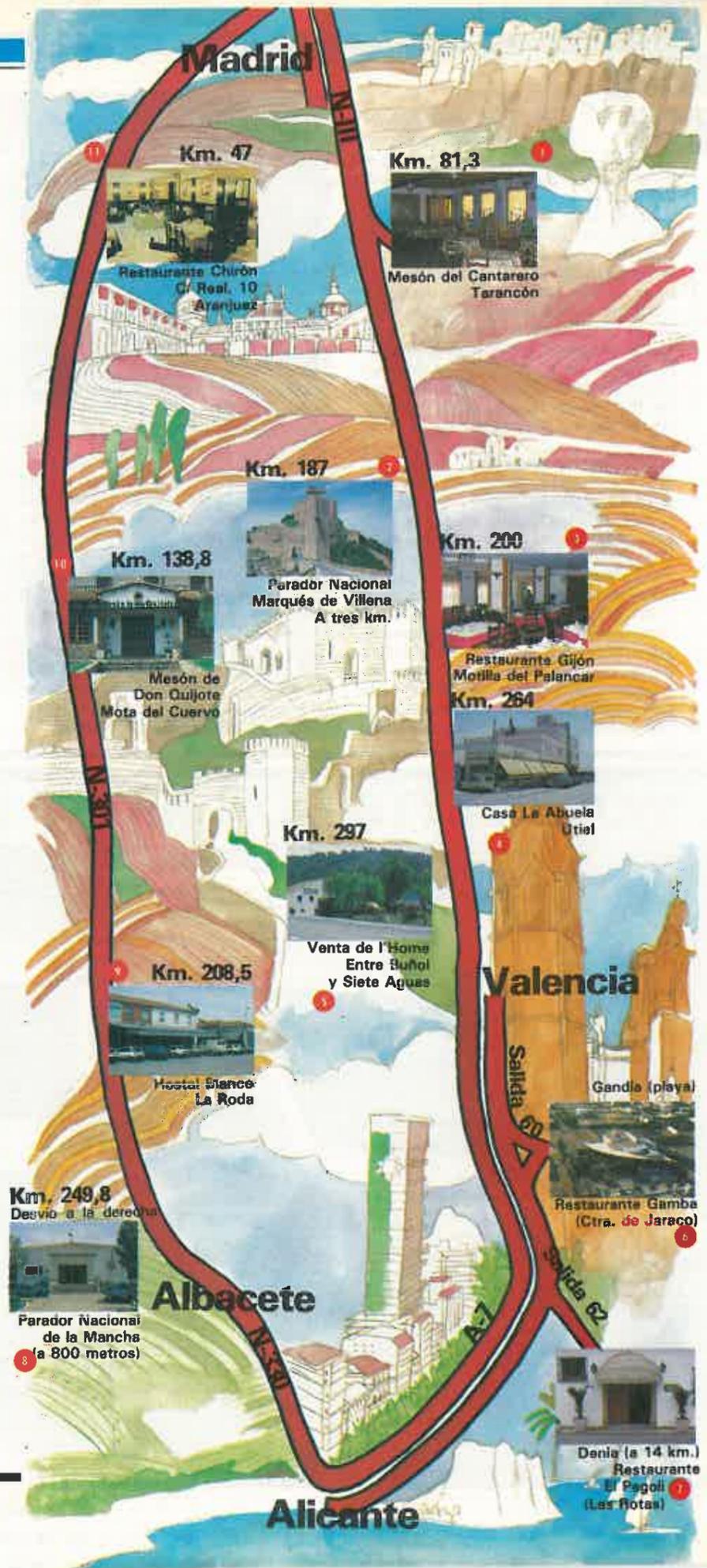
VOLVER POR ALICANTE

El problema más acusado de esta nacional es el de la intensidad del tráfico en las cercanías de Madrid, con gran cantidad de camiones en todo el recorrido. La duración del viaje, en estas condiciones, es imprevisible, aunque en un día normal se puede hacer en tres horas y media. Actualmente el firme está en buenas condiciones, las rectas son largas y existen pocos tramos de curvas. Valencia y Alicante están comunicadas por una autopista (166 kilómetros), que se puede cubrir en poco más de una hora. Alicante-Madrid (412 kilómetros) es un viaje sin problemas, puesto que las dos ciudades están unidas prácticamente por una inmensa recta, que permite adelantar con gran facilidad. En plan familiar el viaje se puede hacer en cuatro horas y media. Los amantes de la velocidad pueden superarlo ampliamente, aunque con el riesgo de ser sorprendidos por los agentes de Tráfico.

1 **Mesón del Cantarero.** Tarracón. Km. 81,300. Tel. (966) 11 05 33. Dos tenedores.

Restaurante familiar, abierto hace quince años. Cocina casera. Las especialidades de la casa son el cordero asado, el cuchifrito y el morteruelo. Un menú sencillo puede costar alrededor de 1.500 pesetas, y comer a la carta, incluyendo alguno de los platos antes mencionados, vale 2.000 pesetas por persona, aproximadamente. Dispone de una gran bodega, donde podemos encontrar todo tipo de vinos de cualquier región española. Tiene un aparcamiento grande, con toldos, y resulta limpio y confortable. Cuentan con seis camareros y tres cocineros. No paran camioneros y venden comida y bebida típica de la zona para llevar, como el alajú, resoli (licor de anís y café) o los zarajos. Los salones son amplios, con sillones confortables, y la cocina cuenta con una parrilla y está limpia y ordenada.

2 **Parador Nacional Marqués de Villena.** Alarcón. En el kilómetro 187 de la Nacional III hay un desvío a la derecha en el que viene indicado; a tres kilómetros de aquí se encuentra el parador. Tel. (966) 33 13 50. Tres tenedores.



DAMOS CREDITO AL MOTOR DE SU VIDA, YA.



Pise a fondo el acelerador de sus sueños. En la Caja de Madrid le damos crédito, ya: nuestro Crédito Familiar. Concedido en tiempo record, 24 horas. De la forma más cómoda. Incluso con la posibilidad de formalizarlo hasta tres meses después de haberlo conseguido. Sin gasto alguno.

Así, podrá pensar con calma la compra del vehículo que más le conviene, del vídeo, del equipo Hi-Fi, los electrodomésticos, o de cualquier otra cosa que pueda desear.

Todo ello en unas condiciones muy ventajosas, con un mínimo interés. Luz verde a sus ilusiones. En la Caja de Madrid le damos crédito, ya.

CREDITO FAMILIAR
24 horas



CAJA DE MADRID



Lleva veinte años abierto. Las especialidades más relevantes de este lugar son el morteruelo, el pisto manchego y el cordero asado medieval. El menú cuesta 1.800 pesetas. Normalmente sirven vinos de la región. Tienen un tipo de cocina nacional. Hay un aparcamiento amplio a la entrada. El servicio se compone de seis camareros. Es limpio y confortable, con grandes salones pegados al restaurante. El Parador de Alarcón es un castillo bastante pequeño; sólo dispone de 10 habitaciones dobles y una individual. Como curiosidad para los aficionados al arte, existe una iglesia románica a pocos metros.

3 Restaurante Gijón. Motilla del Palancar. Km. 200,100. Tel. (966) 33 10 01.

Es propiedad de Pascual Gijón Sánchez y lleva diez años abierto. Tiene dos tenedores y las especialidades de su cocina son el gazpacho manchego, el ajoarriero y la perdiz escabechada. De 1.100 a 1.500 pesetas puede costar la comida, dependiendo de los platos elegidos. El vino de la casa es el Estola y tienen también varios rioja, entre los que destacan el Murrieta, Riscal y Viña Pomán. La cocina es internacional, con nueve camareros fijos que pueden



La ruta entre Alicante y Madrid está bien surtida de puntos donde comer bien.

llegar hasta 12 en las épocas más conflictivas. La limpieza y el confort están en una línea normal. Hay bastante espacio alrededor para aparcar, pero no paran camioneros. Venden panes y chorizo para llevar y recientemente han recibido el premio al mejor servicio de cocina de la Mancha, donado por Edi Coen.

4 Restaurante Casa La Abuela. Utiel. Km. 264. Tel. (96) 217 00 55.

Es propiedad de Esperanza Torres Alcocer y lleva veinte años abierto en

esta localidad, aunque treinta y seis años antes estaba ubicado en Caudete de las Fuentes. Tiene dos tenedores y sus especialidades con el ajoarriero, el potaje y el gazpacho manchego. El menú vale 650 pesetas y comer a la carta puede salir por unas 1.100. Como vinos recomendados tienen el Sierra Negrete, el Rampiña y uno de Utiel. La cocina es de tipo casero. Hay facilidad de aparcamiento en una amplia explanada situada delante del restaurante. Tienen de siete a nueve camareros, según la época del año, y se come con bastante rapidez. Venden vino y embutido para llevar y paran muchos camioneros. Disponen de dos salones: uno muy sencillo y otro más lujoso y confortable.

5 Venta de L'Home. Situada entre Buñol y Siete Aguas, en el punto kilométrico 297. Tel. (96) 250 18 15.

Lleva veinte años abierto y está calificado con dos tenedores, aunque por su categoría debería tener alguno más. Son especialistas en todo tipo de arroces, verduras y carnes. También son típicas las entradas de la comarca como aperitivo. Sirven vinos valencianos de calidad, que quieren promocionar, como el Alto Turia. Tienen una cocina de tipo tradicional-regional, con materias



primas buenas, y en la que constantemente están experimentando platos nuevos. Es un sitio muy limpio y confortable, y en verano se puede comer al aire libre junto a una piscina que tienen en la parte de detrás. Será difícil encontrar un lugar tan lujoso en la carretera: mesas con velas, platos curiosos y muy bien presentados, servicio rápido y de trato amable, etcétera. Se puede comer por unas dos mil pesetas si no se piden cosas demasiado sofisticadas, y suelen parar muchos grupos de famosos que transitan por esa carretera.

6 Restaurante Gamba. Playa de Gandía. Hay que desviarse en la salida 60 de la autopista y se encuentra situado a ocho kilómetros de ésta. Teléf. (96) 284 13 10.

Es propiedad de cuatro hermanos (Ángel, Pepe, Manolo y Ricardo). Lleva seis años abierto y tiene dos tenedores. Sus especialidades son el arroz a banda, la fideguá y el marisco. La comida que normalmente se sirve cuesta unas 4.500 pesetas, pero también se puede comer por 1.000. El vino de la casa es de la zona de Rueda, pero hay, además, Viña Ardanza, Vega Sicilia y otros riojas. La cocina es muy selecta y se basa fundamentalmente en el marisco. Se puede aparcar con facilidad alrededor de todo el edificio. Los salones son grandes, lujosos y confortables, con una limpieza pulcra, incluso en la cocina. Es un sitio muy cómodo

y tranquilo que permanece abierto todo el año.

7 Restaurante El Pegolí. Denia. Situado a 14 kilómetros de la salida 62 de la autopista.

Al llegar al pueblo de Denia continuar dirección Las Rotas, donde ya viene indicado el nombre del restaurante. Teléfono (965) 78 10 35. Es propiedad de José Piera Puchol, lleva cuarenta y tres años abierto y está calificado con dos tenedores. Es un lugar prestigioso y muy conocido en la zona levantina. Sus especialidades son el arroz a banda, el pescado y el marisco. Se puede comer por unas 2.800 pesetas de media y el vino que sirven es de rioja. La cocina es de la tierra. Hay muy poco espacio para aparcar y tendremos que dejar el coche en las calles adyacentes. Sólo tienen dos camareros y el servicio no es demasiado rápido.

8 Parador Nacional de la Mancha. Albacete. Desviarse en el punto kilométrico 249,800. A unos 800 metros está el parador. Tel. (967) 22 94 50. Lleva dieciséis años abierto y está calificado con tres tenedores. Sus especialidades son el gazpacho manchego, el pisto manchego y la sopa de boda. El menú cuesta 1.800 pesetas, comer a la carta 2.500, aproximadamente, y también hay un buffet con más de 60 platos y un precio de 1.400 pesetas. Los vinos recomendados son el Estola y el Yuntero, ambos de la región. Se aparca bien, el servicio lo componen doce camareros y es muy limpio y con-

fortable. En verano se puede disfrutar de la piscina y comer en la terraza, aunque sólo platos combinados.

9 Hostal Blanco. La Roda. Kilómetro 208,500. Tel. (967) 44 13 68. Pertenece a José Valls Chacón, está abierto desde hace veintidós años y tiene dos tenedores. El cordero al ajillo, el pisto manchego y las chuletas a la brasa son los platos que mejor hacen aquí. Los menús varían de 650 a 850 pesetas y comer a la carta puede salir por unas 1.000. El vino que más se bebe es el de la zona (Fernández Ortega y Campollano), aunque también sirven Marqués de Riscal y Marqués de Cáceres. La cocina es casera, con una carta reducida. Se aparca bien en una explanada amplia y con sombras. Hay de seis a 13 camareros, según la época; es limpio y con un servicio muy rápido. No suelen parar camioneros. Venden navajas típicas de la zona y otras chucherías. A pesar del nombre, ya no tiene habitaciones.

10 Mesón de Don Quijote. Mota del Cuervo. Km. 138,800. Teléfono: (967) 18 02 00. Tres tenedores, treinta y dos años abierto y propiedad de José María Palacios Massó. Las judías con perdiz, el pisto manchego y el cordero asado son algunas de sus especialidades. Dispone de tres menús diferentes que oscilan entre las 900 y las 1.250 pesetas. A la carta se puede comer por 1.500 pesetas. Los vinos recomendados son el Zagarrón y el Estola del 70, ambos de la zona. Cocina de carácter típico con cuatro o cinco camareros que se ven reforzados hasta siete en algunas ocasiones. Limpio, muy espacioso y con un alto grado de confort. Tiene un aparcamiento con toldos que no es excesivamente amplio y situado en la gasolinera del pueblo. La capacidad es de 600 comensales. También hay habitaciones y una tienda donde se pueden encontrar cualquier tipo de souvenirs.

11 Restaurante Chirón. Aranjuez. Situado en la calle Real, 10. Teléfono: (91) 891 09 41. Lleva veinte años abierto, pertenece a Antonio Muñoz y tiene dos tenedores. Las especialidades de la casa son el pastel de salmón o de merluza, el revuelto de espinacas y carabineros y el pescado a la sal. El menú tiene un precio de 2.000 pesetas y comer a la carta unas 2.500. Recomiendan vinos de la Comunidad de Madrid y la cocina es de un tipo medio regional medio afrancesada. En las calles de los alrededores se aparca sin dificultad. Hay tres camareros fijos y contratan dos más para ciertas ocasiones. Es un sitio muy acogedor y decorado con buen gusto. La limpieza, amabilidad y buen trato del servicio son algunas de las cualidades que conviene resaltar.

MOBILVETTA CONQUISTA NUOVI SPAZI



SOLICITENOS INFORMACION SIN COMPROMISO

Importador exclusivo

S.A. IGNACIO IGLESIAS, 8 - TEL. (93) 890 15 97 - VILAFRANCA DEL PENEDÉS (BARCELONA)



N-IV: MADRID-CADIZ

CUIDADO CON LOS RADARES

A pesar de la gran distancia, el viaje hasta Cádiz resulta poco fatigoso. El estado de la carretera es bueno, pero hay que tener cuidado con los radares, sobre todo en las amplias rectas de Manzanares. La circunvalación de Córdoba se hace sin problemas, excepto al final, que hay una curva muy peligrosa. A la entrada de Sevilla está la señalización a Cádiz, pero no demasiado clara. Conviene tener cuidado para no equivocarse. En este tramo, la velocidad está limitada a 60 kilómetros por hora y suele haber radares. El resto del viaje, hasta Cádiz, merece la pena hacerlo por la autopista (735 pesetas), que tiene área de servicio y tres gasolineras. Desde Jaén, hasta 50 kilómetros antes de llegar a Granada, la carretera es buena, aunque con un tramo de curvas y otro en obras. De Granada a Málaga la ruta es excelente, pero mal señalizada. Normalmente hay menos tráfico por esta carretera que por la que viene de Córdoba.

1 **Restaurante Rincón de Godoy.** Kilómetro 47. Aranjuez, en frente del Palacio Real, a 300 metros de la carretera. Segunda categoría. Teléfonos: 891 55 44 y 891 23 24.

Cafetería-restaurante, con una amplia terraza y salón interior. Tiene un año de antigüedad. Manuel Márquez Rubio es el dueño y ya anteriormente poseía otros establecimientos de hostelería en Aranjuez. Se puede escoger entre una gran

variedad de platos combinados o a la carta. El precio de los primeros oscila entre las 400 y 750 pesetas. Una comida a la carta ronda las 2.000 pesetas, con vino de Valdepeñas. Entre las especialidades de la zona destacan los excelentes espárragos naturales. El establecimiento es limpio y el servicio bastante rápido.

2 **Venta del Quijote.** Puerto Lápice. Kilómetro 136 N-IV. Teléfono:

no: (926) 57 61 10. Categoría: dos tenedores.

Restaurante de comida típica manchega, situado en el mismo casco urbano de Puerto Lápice. En los veinte años que lleva abierto se ha convertido en un lugar de paro obligado. Alfonso Doral, chef de cocina, recomienda los «duelos y quebrantos», un revuelto de huevos con torreznos de jamón con chorizo. Otra de las especialidades es el «guiso de las bodas de Camacho» (gallina frita en salsa de pepitoria). Los postres recomendados son la crema llamada «flores manchegas». Los vinos recomendados son de la Mancha y Valdepeñas. El menú del día es de 1.200 pesetas, con vino y postre.

3 **Parador nacional de Manzanares.** Kilómetro 175 N-IV. Categoría: tres estrellas. Teléfono: (926) 61 04 00-61 04 04.

Situado a la izquierda de la carretera, en dirección a Cádiz, se destaca por el excelente «buffet manchego». Por 1.400 pesetas se pueden degustar las especialidades manchegas (las migas rulleras de pastor o una caldereta de cordero a la manchega). También se pueden comer pescados y aves. La recomendación del chef es la «perdiz a lo tío Lucas». El vino recomendado es el

Yuntero de la Mancha. También tienen vinos de Rioja, entre 550 pesetas y 1.100. El comedor, climatizado, es amplio y todas las instalaciones están muy limpias.

4 **Hotel La Perdiz.** Kilómetro 269 N-IV. La Carolina. Categoría: cuatro estrellas. Teléfono: (953) 66 03 00.

El restaurante del hotel es otro de los clásicos de esta ruta. Se encuentra a mitad de camino entre Madrid y Sevilla, a la derecha de la carretera, nada más salir de La Carolina. La carta la componen platos de cocina regional e internacional. Entre las especialidades destacan el paté de perdiz y la perdiz en salmis. El paté de perdiz se puede comprar para llevar. El vino de la casa es de Valdepeñas. El menú del día cuesta 1.550 pesetas e incluye tres platos y postre. Una comida a la carta, con alguna de las especialidades de carne, ronda las 2.300 pesetas.

5 **Hotel El Soto.** Kilómetro 425,5 N-IV. Categoría: dos tenedores. Teléfonos: (953) 50 11 27-50 15 16.

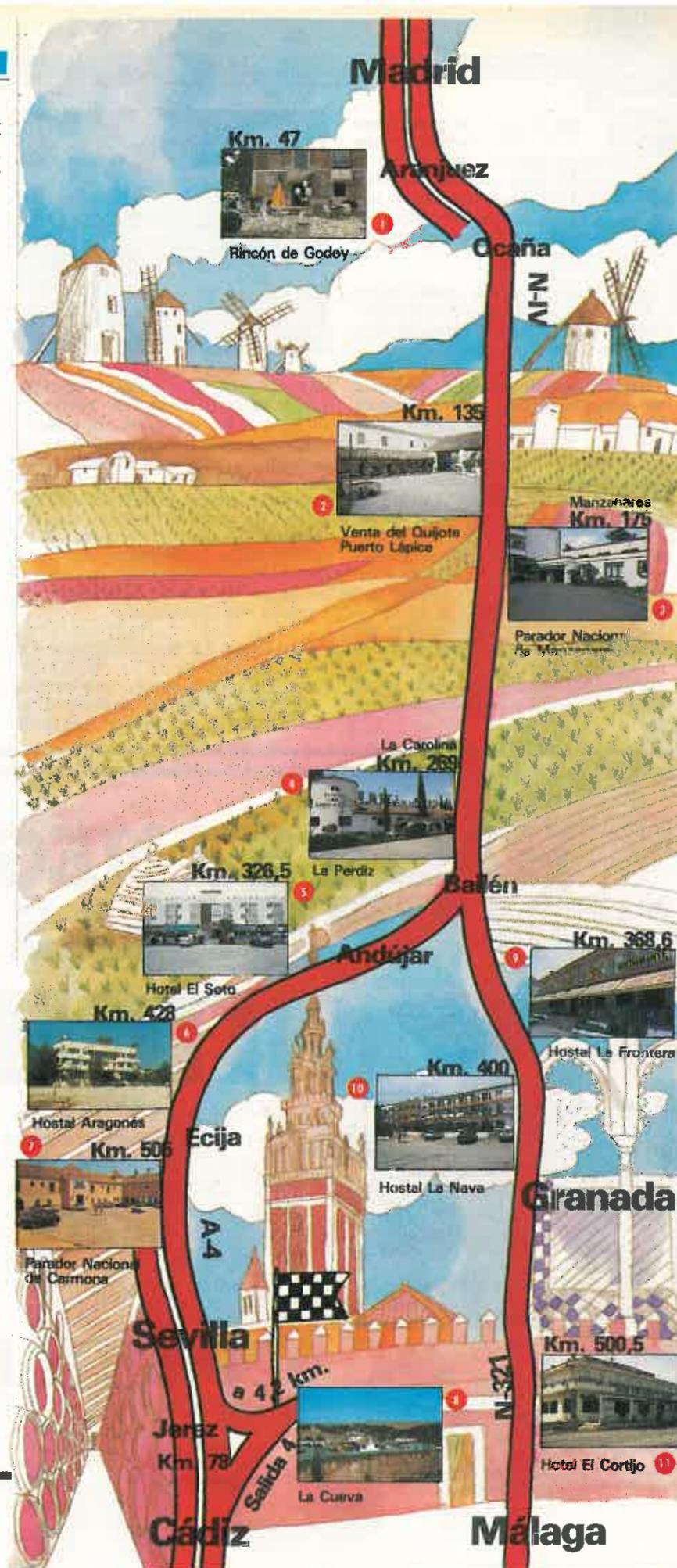
Comida casera y especialidades regionales. El dueño, Eloy Giménez Romero, destaca su excelente repostería. Tartas y postres caseros, pero con mucha clase. El menú del día cuesta 675 pesetas, mientras que una comida a la carta, con dos platos, uno de ellos de carne, con vino y postre ronda las 1.200 pesetas. Tiene dos salones de 30 mesas cada uno, con aire acondicionado. Los vinos son de la Rioja y Valdepeñas.

6 **Hostal Aragonés.** Kilómetro 428 N-IV. Teléfono: (957)30 01 65. Categoría: dos estrellas.

Comida casera regional. La especialidad de la casa son los «flamenquines», lomo y jamón, y las carnes a la parrilla. El menú del día cuesta 600 pesetas, mientras que comer a la carta, con dos platos, postre y vino, puede subir a 1.000 pesetas. Los vinos que ofrece la carta son de Montilla. La dueña, Concepción Ortiz Zafra, está al frente del negocio desde hace once años.

7 **Parador Nacional Alcázar del Rey Don Pedro.** Carmona. Kilómetro 505 N-IV. Teléfono: (954) 14 10 10-14 01 60. Categoría: cuatro estrellas.

El parador de Carmona es uno de los más bellos del marco que lo rodea. Se encuentra en el casco urbano, viniendo de Madrid, está indicado en el kilómetro 505, pero también se puede llegar desde el mismo centro de Carmona. El restaurante tiene platos de comida internacional, pero las especialidades son de comida regional. Los vinos son de Rioja y de Valdepeñas. El menú del día son 1.950 pesetas, mientras que saborear los



BLACK WATCHER

Unimos la inteligencia de todo un cerebro! con unos ojos vigilantes guiados por ultrasonidos



ALFANUMERICA
UN SISTEMA DE ALARMA ELECTRONICO

¡todo un cerebro...!



BLACK WATCHER

El antirrobo revolucionario

Sistemas de alarma, antirrobo y detección fabricados y comercializados por: COYTEC, S. A. C/ Góndola, 11. 28042 MADRID. Tfno.: 742 18 27

80/ Motor 16



platos a la carta puede llegar a las 3.000 pesetas. Lo más sobresaliente del parador es la gran belleza de sus salones y las vistas al valle del Betis. Conviene reservar mesa por la gran afluencia de público. El aparcamiento es amplio y está dentro del recinto amurallado.

8 Mesón La Cueva. Salida cuatro de la autopista A-IV, en dirección a Arcos. A cuatro kilómetros de la autopista. Teléfono: (956) 32 16 20. Categoría: tres tenedores.

Mesón de ambiente típico, situado a 300 metros del circuito de Jerez. Joaquín Marín Narajo, dueño del mesón, recomienda los embutidos, y en particular el jamón serrano de patanegra. También tiene gran variedad de pescados y mariscos del puerto de Sanlúcar, carnes a la parrilla y caza menor. El menú del día cuesta 1.400 pesetas, y la comida a la carta puede salir, por término medio, por unas 2.200 pesetas. El vino de la casa es el Tierra Blanca, vino blanco tipo rioja. También tiene vinos de Jerez. Cuenta con un comedor interior y una terraza. Tiene piscina a disposición de los clientes. Hay aparcamiento para unos treinta coches y una tienda donde venden recuerdos y artículos para motos.



9 Hostal La Frontera. Kilómetro 368,6 de la N-323. Teléfono: (953) 30 91 07. Categoría: un tenedor.

Comida casera, con especialidad en carne mechada y lomo adobado. El dueño, Francisco García Lombardo, recomienda los espárragos de la zona. El menú del día cuesta 625 pesetas. Una comida con dos platos, a la carta, sale alrededor de las 1.000 pesetas. Los vinos son de Rioja y Valdepeñas. Las instalaciones son modernas y están limpias. El comedor está climatizado.

10 Hostal La Nava. Kilómetro 400 de la N-323. Teléfono: (958) 37 02 00. Categoría: una estrella. La cocina del Hostal La Nava se caracteriza por su aire regional, destaca la

perdiz estofada y las chuletilas de cordero. Rafael Pérez Gálvez lleva al frente del hostel veinte años, y piensa acometer una reforma sustancial del mismo para adaptarse al nuevo trazado de la carretera. El menú del día está en 700 pesetas. A la carta, por término medio está en unas 1.100 pesetas. Los vinos recomendados son de Valdepeñas, y en particular un rosado llamado Costa de Albondón. El comedor es amplio y limpio. El servicio es bastante rápido y se come en menos de una hora.

11 Hotel El Cortijo. Kilómetro 500,5 de la N-342. Categoría: dos estrellas.

Aunque parezca paradójico, El Cortijo es un restaurante con especialidad en comida gallega. Ramón Diéguez Álvarez se instaló en la provincia de Málaga y se trajo de su Galicia natal las especialidades. Así pues, recomienda el pulpo a la gallega, la empanada gallega y las carnes que se hace traer desde el norte. Los vinos de la casa son de ribeiro, aunque también tiene riojas. El menú del día cuesta 550 pesetas, y comer a la carta no suele costar más de 2.000 pesetas. Abrió sus puertas hace sólo año y medio. Está muy limpio y el servicio es bastante rápido. También tiene una pequeña tienda de recuerdos.

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.

N-V: MADRID-BADAJOS

TOMARSELO CON CALMA

Hay dos puntos en los que el automovilista debe tomárselo con calma, en especial las vísperas de festivos: la salida-entrada a Madrid (km. 12,500) y la salida-entrada de Talavera de la Reina (km. 116). En ambos casos, las retenciones suelen ser espectaculares, aunque en el primero la autovía de Alcorcón sirve para descongestionar los atascos. En Talavera, sobre todo en dirección a Madrid, más vale no hacer caso del itinerario alternativo que ofrece la DGT, que es una auténtica ratonera, con pésima señalización. No queda más remedio que armarse de paciencia. Por lo demás, la general a Badajoz no tiene problemas, debido al buen firme y a la óptima señalización de la misma. Es recomendable tener cuidado en los continuos cambios de rasante. El pequeño puerto de Miravete (km. 200) cuenta con carriles para los vehículos lentos y ofrece problemas sólo en algunas curvas, debido a las roderas de los camiones, por lo que recomendamos precaución. En las travesías urbanas los avisos de velocidad controlada por radar son reales y es necesario extremar la prudencia.

1 Restaurante Felipe IV. Kilómetro 28,200. Tel. 811 02 13. Abierto desde las 11 de la mañana hasta las 2,30 de la madrugada. Cuatro tenedores. Propietario: Julián Torrado. Maitre: Rodrigo Martínez. Uno de los mejores restaurantes de la Nacional V. Rodeado de pinos, en un ambiente sano, es muy versátil en su distribución. Cuenta con cinco comedores y una espléndida terraza de gran capacidad. Su cocina castellana tiene su máxima especialidad en los asados, para lo que dispone de un magnífico horno de leña de encina. En la carta siempre hay pescados frescos de primera calidad y cualquiera de los platos típicos de la región. El precio medio de una comida oscila entre las 1.500 y 2.000 pesetas, con un servicio rápido y esmerado, aparte de una pulcritud y limpieza encomiables. Tiene un amplio aparcamiento, gran parte de él cubierto.

2 Hostal-Mesón Castellano. Kilómetro 74. Tel. 79 00 14 de Maqueda. Horario de comedor, de 13 a 17 horas y de 20,30 a 24 horas. Cafetería las veinticuatro horas. Dos tenedores. Típico hostel-restaurante de carretera en las cercanías del castillo, a pie de carretera, junto a una estación de ser-

Madrid

Km. 28,200
1 Mesón Felipe IV (Navalcarnero)

Km. 74
2 Hostal Mesón Castellano (Maqueda)

Km. 119
3 Restaurante Alto en el Camino (Talavera de la Reina)

Km. 181,900
4 Hotel Mesón La Parrilla (Navalmoral)

Km. 259,200
5 Restaurante La Majada (Trujillo)

Km. 283
6 Hotel Restaurante La Torre (Miajadas)

Km. 301
7 Restaurante El 30

Km. 306,600
8 Parador Nacional de Mérida

Km. 386,600
9 Complejo Mayca (Talavera la Real)

Badajoz

Km. 407
10 Bar Restaurante Campanón

Portugal
11 Posada de Santa Luzia (Elvas)

19 km. de Badajoz



vicio. En su comedor, interior, se sirven comidas típicas de la región, siendo la especialidad la sopa de ajo y la perdiz en sus variantes. El vino recomendado por la casa es un buen rosado de Escalona, muy apropiado para su cocina casera. El servicio, atendido por cuatro camareros, es rápido y el precio el menú turístico es de 525 pesetas. A la carta, una comida media, oscila entre las 800-900 pesetas. En época veraniega, Castellano amplía sus instalaciones (hotel y restaurante), justo al otro lado de la carretera. El hostel, limpio y aseado, es de dos estrellas.

3 Restaurante Un Alto en el Camino. Kilómetro 119. Tel. 80 41 07 de Talavera de la Reina. Horario, de 22 a 0,30 horas. Dos tenedores. Director-propietario: José Luis González. Junto al arroyo de Barrago. Un Alto en el Camino es el sitio ideal para comer o, mejor, cenar en la época veraniega. Un amplio jardín, gran parte de él cubierto de caña en un ambiente acogedor es la presentación de este restaurante que desde hace veintiséis años hace gala de una exquisita cocina casera. Su gran especialidad, el cochifrito con una salsa especial de la casa y regado con vinos manchegos, harán las delicias del viajero. El menú turístico cuesta 850 pesetas, siendo la media de 1.300 pesetas comiendo a la carta. El servicio, muy rápido, que está bajo la supervisión del propio J. L. González, es de lo más correcto.

4 Mesón La Parrilla. Kilómetro 181,900. Tel. 53 00 00. de Navalalmoral de la Mata. Horario, de 13 a 17 horas y de 18,30 a 0,30 horas. Tres tenedores. Propietaria: Angelines Gregara. Es una agradable parada para el viajero que, además de un buen hotel de dos estrellas, tiene unas parrillas de carbón vegetal, tanto en el comedor interior como en la terraza exterior, en las que basan sus especialidades, sin desdeñar la sabrosa comida extremeña. Con un menú turístico, al precio de 900 pesetas, se puede comer a la carta con una media de 1.500 pesetas. Una carta que, además de las ya mencionadas parrilladas, tiene un amplio repertorio de platos típicos de la región. Las noches en la terraza son de lo más recomendables, con un servicio muy profesional.

5 Restaurante La Majada. Kilómetro 259,200. Tel. 32 03 49 de Trujillo. Horario, de 12,30 a 16,30 y de 19,30 a 24 horas. Propietario: Alfonso Durán. La experiencia internacional de su propietario ha hecho de este restaurante algo distinto a lo que normalmente se encuentra en un restaurante de carretera. Un discreto chalet junto a la carretera ofrece una excelente calidad



Mantelerías de artesanía pura
Las de Lagartera son mundialmente famosas

para un restaurante de tercera categoría. Platos como el revuelto majada o delicias extremeñas dan un toque de exclusividad a este restaurante, en el que con su agradable decoración, delicado servicio y ambiente acogedor no se hace caro un menú de 1.000 pesetas o una comida en una media de 1.900 pesetas. Cuatro camareros, con el propio dueño como maître, son más que suficientes para atender el comedor y la agradable terraza.

6 Hotel-Restaurante La Torre. Kilómetro 293. Tel. 34 78 55 (927). Horario, de 12,30 a 16 y de 20,30 a 24 horas. Dos tenedores. Propietaria: María Dolores Díaz. De reciente inauguración, ofrece unos servicios hosteleros por encima de su categoría. En su restaurante, fresco y agradable, se pueden degustar los más ricos platos extremeños, de los que la caldereta extremeña es su especialidad. Los vinos recomendados por la casa son de las bodegas Franco Sánchez, un buen caldo de la tierra. El servicio, muy profesional, atiende las mesas del comedor con amabilidad y rapidez. Los precios, asequibles, rondan de las 800 pesetas del menú turístico a las 1.500 de media comiendo a la carta. Como complemento, una piscina (de próxima inauguración) y parque infantil harán más agradable la parada de la familia viajera.

7 Restaurante El 301. Kilómetro 301. Tel., no tiene. Abierto de 11 a 24 horas. Dos tenedores. Propietaria: Elisa García Chamorro. Diecisiete años de negocio familiar hacen del 301 un lugar de parada obligatoria para los que más miren la peseta, sin menospreciar la calidad. Tanto el camping como el restaurante, la piscina e instalaciones complementarias parecen austeros, pero con una excelente relación calidad-precio. Su cocinera, la propietaria, hace gala de unas grandes dotes culinarias. La caldereta como especialidad y los productos típicos de la región en su manos son una delicia, y los precios, otra: menú, 450 pesetas, y a la carta, sin remilgos, se puede comer más que bien por unas 800 pesetas. El servicio, compuesto por miembros de la familia, atiende con prontitud y eficacia. El aparcamiento, sin problemas, a la sombra de los grandes chopos que jalonan la entrada.

8 Parador Nacional Vía de la Plata. Mérida capital, km. 324. Plaza Queipo de Llano, 3. Tel. 30 15 40. Horarios comedor, de 13 a 16 y de 20,30 a 23 horas.

Instalado en el antiguo convento de San Francisco, en el atractivo restaurante del parador se pueden degustar los platos más exóticos de la región. Su chef, Paco Artero, da un toque de distinción a la cocina del parador, que en un ambiente muy agradable y con un servicio numeroso no consigue la rapidez deseable. Sus precios, al nivel de paradores nacionales, oscilan en comidas normales sobre las 2.200 pesetas. Los vinos, de gran calidad, y procedentes de toda la geografía española, son caros (Lar de Barros, 850 pesetas), pero en su carta no falta ningún buen vino nacional. El acceso al parador, algo complicado desde la carretera nacional, se ve penalizado por el exiguo aparcamiento del parador (para clientes) y la gran dificultad de aparcar en los alrededores (está casi en el centro de la ciudad).

9 Complejo Mayca. Kilómetro 386,600. Tel. 44 01 17. Cerrado de 1,30 horas 7,30 horas. Tres tenedores. Propietario: José Corzo.

Cuenta con todo tipo de instalaciones para el viajero: hotel, piscina, parque infantil, grill, bar y restaurante. En este último, con una cocina muy variada, son tres los camareros que lo atienden, lo que en días de mucho movimiento puede repercutir en la rapidez del servicio. El vino de Bodegas Testal, vino joven de la región, es el recomendado por el establecimiento, cuyos precios son, para el menú turístico, 550 pesetas, y a la carta, 1.000 pesetas de media. El gran movimiento nocturno, por la discoteca, va en detrimento de la

tranquilidad del viajero que quiera disfrutar de unas horas de descanso.

10 Bar-Restaurante Campañón. Kilómetro 407, avenida de Elvas (junto a estación de servicio). Tel. 25 66 55 (924). Propietario: Manuel Campañón.

Es el último español en la carretera de Portugal, con categoría de dos tenedores, y tiene una cocina continental, donde las carnes a la brasa y, en especial, la barbacoa Campañón son sus especialidades. Regados con vinos Picurri, de la Tierra de Barros, sus platos son servidos en el comedor, junto a la barra, por tres camareros que saben bien su oficio. Sus precios rondan las 800-1.000 pesetas por término medio, algo ajustados para la calidad-precio que se ofrece. La única pega es el aparcamiento, ya que hay una estación de servicio casi en la misma puerta. Como complemento para el viajero nocturno



Cerámica popular
Por la Nacional V hay gran variedad

hacia Portugal, siempre hay una persona —ajena al establecimiento— que ofrece cambio de pesetas-escudos portugueses a baja comisión.

11 Pousada de Sta. Luzia. Elvas, Portugal. A 19 kilómetros de Badajoz, a 11 de la frontera de Caia. Tel. 6 21 94, de Elvas (Portugal).

Equivalente a un parador nacional, esta posada es el primer punto, con restaurante de tipo medio-alto, que encontramos a la entrada de Portugal. Con la característica amabilidad portuguesa, el viajero se encontrará rodeado de las atenciones y detalles que prodiga su servicio. La cocina, típica portuguesa, tiene su máxima especialidad en las «Febras de Bacallau au Ouro», exquisito platillo a un precio muy asequible y para el que el maître recomienda un vino blanco seco de la tierra. La Pousada es el mejor inicio gastronómico de un viaje por Portugal

EL SONIDO DE MODA EN EUROPA





N VI MADRID-LA CORUÑA CON SABOR A MARISCO

Aunque esta carretera une la capital de España con La Coruña hemos preferido presentar un itinerario más completo, viajando desde esta capital gallega a Santiago, Pontevedra, Vigo, Orense, para regresar de nuevo a Madrid. Medina del Campo y Tordesillas ofrecen la dificultad de tener que atravesar el casco urbano, mientras que en Benavente sólo habrá que preocuparse de los coches con radar, camuflados en el puente de entrada a la villa. En general, el firme de esta nacional es bueno y no ofrece curvas de gran peligro. En el Puerto del Manzanal hay que tener cuidado con las roderas de los camiones. El de Piedrafitra, prácticamente terminado, se encuentra en perfecto estado. Entre La Coruña y Santiago, y La Coruña y Vigo, también es aconsejable la autopista. A la vuelta, por Orense, los puertos de la Canda y el Padornelo están en óptimas condiciones.

1 Restaurante La Pinilla. García Fanjul, n.º 1, Arévalo. A 128 km. de Madrid por la N-VI. Abierto de 13 a 16 y de 20,30 a 23,30. Cierra los lunes. Dos tenedores. Dueño: Almiro Criado Herrero. Tel. 918/30 00 63.

Situado en la plaza de Arévalo, donde no es difícil aparcar, La Pinilla—abierto desde 1878—es un restaurante acogedor y limpio, especialista en asados. El cordero, pero sobre todo el cochinito, que Adalmiro asegura no está grasiento ni resulta pesado en su casa, son los platos recomendados que se complementan con una variada carta. Aunque hay distintos vinos de marca, el dueño aconseja el Galayo de Cebreiros. El servicio es rápido, pero comer un buen asado requiere su tiempo. A la carta se puede comer por una media de 2.500 pesetas, pero si se prefiere también hay menú que cuesta 700 pesetas.

2 Hotel Restaurante Martín. En el kilómetro 261 de la N-VI. Abierto de 12 a 16 y de 20,30 a 23,30. Dueño: Toribio Arenas. Tel. 988/63 18 50.

La sopa castellana y el cabrito son las especialidades de este restaurante de carretera que posee un amplio y agradable comedor. Situado a la entrada de Benavente, la rapidez es su mayor característica. Comer o cenar a la carta puede costar alrededor de las 1.000 pesetas, pero si se prefiere el menú su precio es de 880. El vino de la casa es de la tierra. En el bar se pueden comprar dulces de la zona y el hotel dispone de 45 habitaciones.

3 Mesón Quiñones. Celada de la Vega, a 320 kilómetros de Madrid por la N-VI. Abierto de 13 a 15,30 y de 21 a 23,30. Dos tenedores. Dueño: José Quiñones Gómez. Tel. 987/61 55 99.

Esta restaurante familiar, con más de cien años, es una parada obligatoria en el camino, por lo menos para degustar o comprar sus embutidos en el bar. La comida es casera y entre sus especiali-

dades destacan las alubias blancas, las patatas con costilla, la zorza o la chuleta de cerdo ahumada, que se pueden acompañar con vinos de León. Una amplia cocina y dos comedores acogedores y limpios servidos por tres camareros perfectamente organizados permiten comer muy rápido. Por unas 1.000 pesetas o 550 si se prefiere el menú.

4 Mesón Venta del Caminante. Sobrado de Picato, a 479 kilómetros de Madrid por la N-VI. Horario ininterrumpido desde las 8 a las 3 de la madrugada. Dos tenedores. Dueño: Manuel Veiga Franco.

Es un sitio clásico y con solera donde por 1.000 ó 1.500 pesetas se pueden comer, según la estación, los productos de la tierra magníficamente cocinados y presentados por Manuel, a quien hay que dejarle elegir el menú si se quiere degustar un magnífico ágape. Su especialidad, las codornices al infierno, es un plato exquisito. Este mesón, que durante más de cien años fue venta, está renovado desde hace catorce años. Los niños tienen sitio para jugar. Dispone de un amplio aparcamiento.



Marisco y caldos de riveiro. Tierra dentro, una cocina completa.

5 Restaurante As Pontes. Guitiriz. Kilómetro 540 de la N-VI, junto a la gasolinera. Abierto de 13 a 16 y de 20,30 a 24 horas. Dos tenedores. Dueño: Francisco Couceiro Sánchez. Tel. 982/37 01 83.

Lleva abierto dieciocho años y ofrece a los viajeros una surtida carta de comida casera regada con vinos del país. Aunque no tiene menú siempre hay un plato del día, que oscila entre las 275 y 375 pesetas, a las que hay que añadir, si se quiere, un segundo plato, postre, pan y vino. La media oscila alrededor de las 800 pesetas. En el bar existe una pequeña tienda de cerámica de la tierra y allí mismo se pueden comprar las ricas tortas de maíz, especialidad de este pueblo.

6 Restaurante Nogallas. Ordenes, N-550, kilómetro 36,400. Abierto de 12 a 24 horas. Dos tenedores. Dueño: Manuel Loureda Caouceiro. Tel. 981/68 01 55.

Abierto desde hace treinta y cuatro años y renovado en 1982, este amplio y limpio restaurante tiene un succulento menú por 800 pesetas. Entre sus especialidades destacan las filloas rellenas, el salpicón y la carne en pastelón, que se pueden tomar con el riveiro blanco de la casa. El servicio del restaurante se complementa con el bar del mismo nombre y con 39 habitaciones en las que se les hace un buen descuento a viajeros y camioneros. La comida se sirve al momento, y el único problema en día y hora punta puede ser el aparcamiento.

7 Casa Castaño. Puente Cesures. Frente a la gasolinera, junto al puente del Ulla. Abierto de 13 a 17 y sólo en verano, de 21 a 23. Dos tenedores. Dueña: M.ª Teresa Fajardo Castaño. Tel. 986/55 71 08.

Es uno de esos restaurantes gallegos que por su cocina y su relación calidad-precio merece la pena. Abierto desde hace casi cien años, sus croquetas de marisco, la sopa de pescado y marisco, la merluza a la gallega, la lamprea guisada en temporada, las natillas y el tocinillo, son, junto con la tarta de almendra, los platos más solicitados de los que componen la carta. La media por persona se sitúa en 1.500 pesetas, y el plato del día 1.000 pesetas. En su carta de vinos hay caldos de rioja, albariños, espadeiro y rivadavia.

8 Restaurante X'Atome. La Cañiza. En la N-120, kilómetro 581,5, frente al surtidor de Campsa, junto al desvío a Celanova. Abierto de 13 a 16 y 21 a 24 horas. Dos tenedores. Dueño: Félix Pérez Iglesias. Tel. 986/65 10 14.

El jamón, el cocido gallego, la leche frita, la tarta de coco y el brazo de gitano son las especialidades que resalta



EXTRA VERANO

su carta. Abierto desde 1932 este restaurante familiar que va por la tercera generación complementa su buena cocina casera con un servicio rápido y eficiente. Una comida de dos platos, postre, pan y regada con vino del país oscila entre las 750 y las 800 pesetas, también hay menú por 500 pesetas. En el bar se pueden comprar bizcochos, tartas de coco y rosas para llevar.

9 Mesón Parrillada D'Alimia. Xinzo de Limia. Kilómetro 500 de la N-525. Abierto de 20,30 a 24 horas. Dueña: Josefa Seguí Garrido. Tel. 988/46 01 90.

Situado en las afueras de Xinzo de Limia, frente a la gasolinera, este restaurante de once mesas, atendido por Josefa, su marido y su hijo, tiene siempre dispuesta la parrilla para preparar sus sabrosos churrascos, costillas o chuletas, que se riegan con un buen vino del país, y se pueden aliñar con las variadas salsas que prepara Josefa. El servicio es rápido y los precios moderados. La media por persona se sitúa sobre las 600 pesetas.

10 Restaurante Gallego. Verín, a 428 kilómetros de Madrid y 71 kilómetros de Orense, por la N-525. Abierto de 12,30 y de 20,30 a 24 horas. Dos tenedores. Dueña: Visitación García. Tel. 988/41 09 29.

La cocina típica de la zona, pescados y mariscos son las especialidades de este limpio restaurante con 22 mesas servidas por ocho camareros. Junto a vinos de marca existen variados vinos del país para acompañar los guisos caseros de este restaurante. Se recomienda el plato del día, ya que hay una especialidad distinta cada día de la semana. No tienen menú, y una comida o cena normal oscila alrededor de las mil pesetas. Al estar situado en el centro del pueblo, al borde la carretera general, el aparcamiento puede resultar conflictivo.

11 Restaurante Los Perales. Kilómetro 384 de la N-525. Abierto de 13 a 16 y de 21 a 24. El bar tiene servicio ininterrumpido. Dos tenedores. Dueño: Río Castro, S. A. Tel. 988/61 01 91.

Siempre a pie de carretera desde 1949—veinticinco años en Puebla de Sanabria y doce en el desvío—ha sido uno de los primeros en la ruta Madrid-Orense. Sus habones janabreses, las truchas de río, las carnes y los vinos de Rueda y Toro destacan en su carta. Las 28 mesas del amplio restaurante están servidas por 15 camareros para que el cliente coma lo más rápido posible. Además existe una surtida tienda de regalos y recuerdos en el mismo edificio del restaurante. No hay problemas de aparcamiento y enfrente se encuentra el mesón Sanabria.

NAVEGAR A CUALQUIER PRECIO

El verano es una buena época para practicar los deportes náuticos, para experimentar el placer de navegar por navegar y poder bañarse lejos de las aglomeraciones o para descubrir rincones de la costa poco accesibles por otros medios. La presente selección es una muestra de lo que puede encontrarse en el mercado, tanto en vela como en motor.



Cóndor 20. Es un pequeño crucero de seis metros de eslora y 850 kilos de peso total. Puede ser fácilmente remolcado en carretera por cualquier coche. Dispone de tres literas en su interior, e incluso un WC marino. Su precio es de 1.100.000 pesetas y lo construyen los astilleros del mismo nombre.



First Class. De ocho metros de eslora, es un barco construido en Francia, que recientemente ha sido escogido como monotipo nacional por parte de la Asociación Nacional de Cruceros. Es un barco de diseño moderno y vena deportiva, que resulta rápido y divertido de navegar. Muy bien construido, es ideal para navegarlo entre cuatro o cinco personas. Dispone de cuatro literas en unos interiores acogedores, pero limitados. Su precio es de 1.790.000 pesetas sin velas, puesto en Barcelona; a esto hay que añadirle unas 250.000 pesetas en velas y un motor fueraborda de diez caballos.



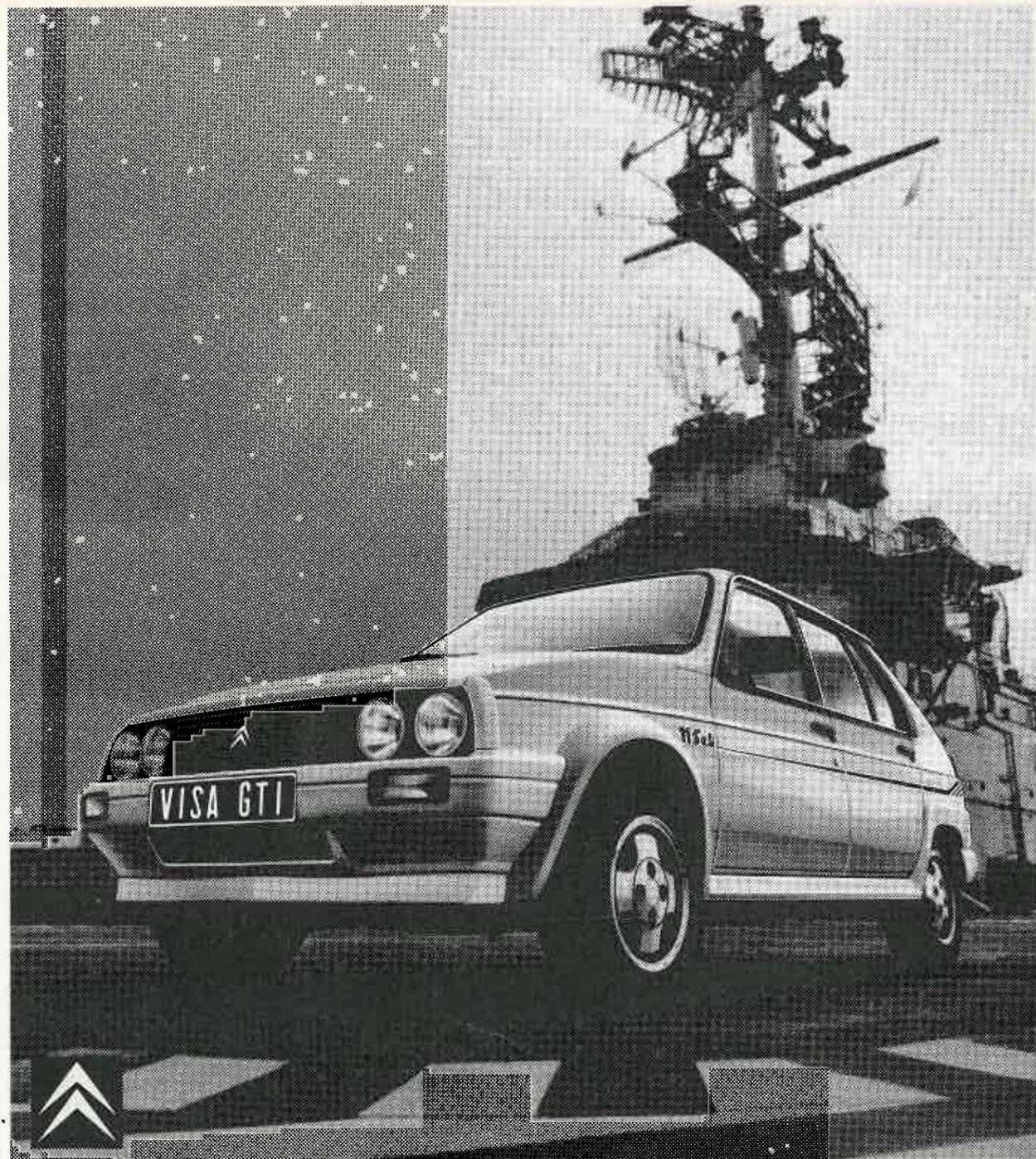
EL PRIMERO POR LA COLA



Usted sabe perfectamente que cuanto menos contacto tiene el casco de una embarcación de planeo con el agua, con mayor rapidez se mueve. Por eso VOLVO PENTA, que inventó la cola Aquamatic, le ha incorporado ahora el Power Trim. Esta transmisión permite variar el ángulo de ataque de la hélice simplemente apretando un botón. Así es más fácil llegar antes a la posición perfecta de planeo, navegar por aguas poco profundas, corregir una distribución desigual de personas o de carga y una estabilidad perfecta con mar movido o vientos fuertes.

Transmisión Aquamatic con Power Trim, una cola para llegar siempre el primero.

VOLVO PENTA



RSCG Y ASOCIADOS

Despégate con el Nuevo Citroën Visa GTI.

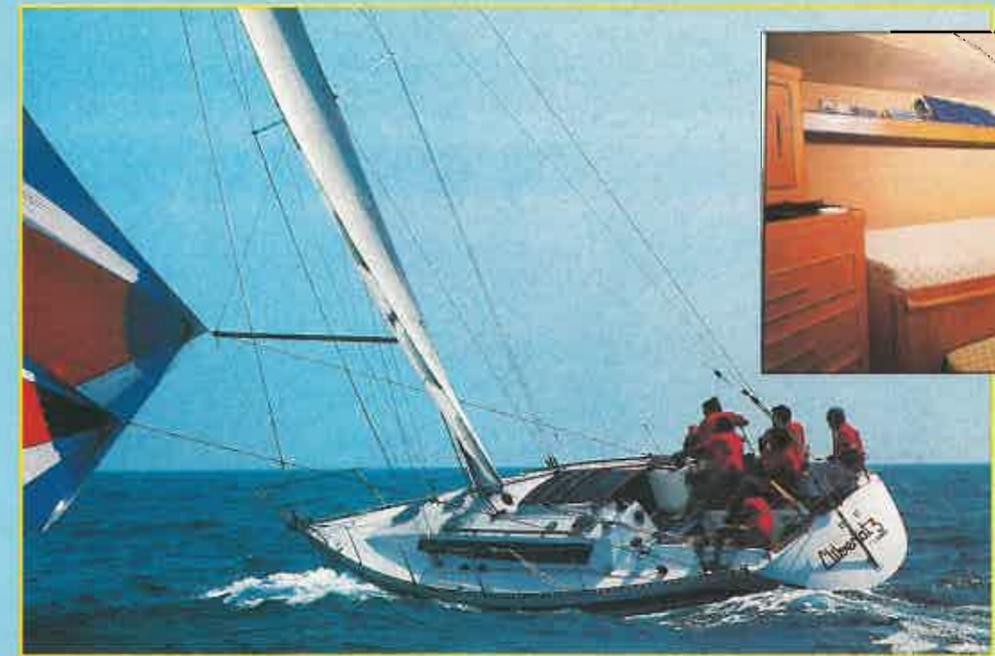
Ahora con 115 C.V.

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.

Furia 37. Este es el nombre de una serie de cruceros de altura contruidos en fibra de vidrio (como los anteriores) por el astillero Dresport. Se trata de un cómodo barco de crucero regata de 11,85 metros de eslora y 3,74 de manga, para un desplazamiento de seis toneladas. Dispone de unos confortables interiores en madera, que incluyen un camarote independiente para el armador, cocina, cuarto de baño y cuatro literas más. Su precio con motor interior diesel de cuatro cilindros es de cerca de 9.000.000 de pesetas.



Rio 310. Este pequeño bote pesa 70 kilos, mide 3,10 por 1,40 metros y admite un motor fueraborda de hasta 10 caballos. A bordo se acomodan hasta cuatro personas. Su precio es de 105.000 pesetas sin volante y 136.000 con banco y volante. Los motores están sobre las 230.000 pesetas.



Artaban 415. Es un sólido bote, con una pequeña cabina, perfecto para practicar la pesca y el paseo por bahías. Con 4,15 metros de eslora, lo contruye el astillero Fibresport, de Santander, al precio de 350.000 pesetas.



Zodiac Mark III GR. Las motoras inflables resultan de lo más útil para bahías, pantanos y ríos. Esta ya es de un tamaño respetable y admite motores lo suficientemente grandes como para practicar el esquí acuático. Su precio es de 413.000 pesetas, a las que deben añadirse entre 500.000 y 600.000 pesetas para el motor.





La Raya SSV 153.

Es una clásica *zapatilla*, perfecta para la práctica del esquí náutico, dado que admite motores del orden de los 85 caballos, lo que permite arrastrar un par de esquiadores. Su precio es de 640.000 pesetas, a las que hay que añadir las ochocientas mil que cuestan los motores.

Baja 25.

Se trata de un buen crucero de día, pues, además de ser una poderosa motora deportiva, dispone de interiores cómodos para dos personas. De muy buen diseño y construcción, admite hasta 500 caballos de potencia, en dos motores intraborda. Su precio es del orden de 7.000.000 de pesetas, con dos motores.



Arosa 13 XM. Es ya un auténtico crucero a motor de lujo, como un auténtico apartamento rápido y flotante. Dispone de dos amplios camarotes, un salón cubierto junto al puente bajo, puente alto y terraza solárium. Su precio depende de los extras que se instalen. Como mínimo 12.000.000 de pesetas.



LA CLASE ROVER



Entre en la clase Rover.
 El Rover 216. Un automóvil diferente, con todo el prestigio Rover.
 Un diseño que llama la atención y no sólo por su belleza. Una línea brillante, unida a un excelente comportamiento. Dinámico en ciudad y fuerte en carretera.
 Un equipamiento y confort interior en los que el buen gusto es tan fundamental como la comodidad y la más avanzada tecnología.
 Entre en el Rover 216. Entrará en otra clase de automóviles.
 Véalo y pruébelo en su concesionario Austin Rover.
Desde 1.590.000 ptas. (precio total incluido I.V.A.).

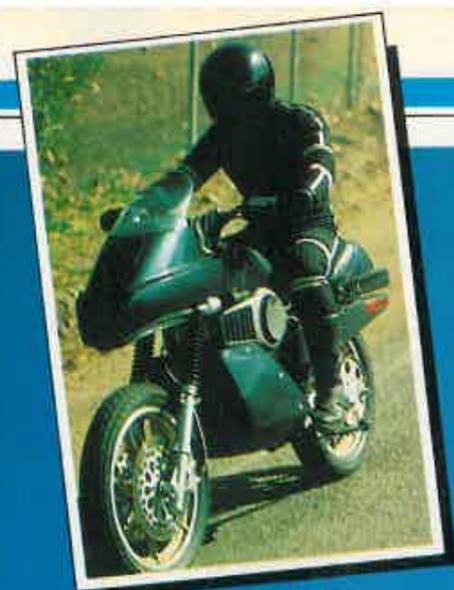
ROVER 216



AUSTIN ROVER

ROVER 216 SE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Carburación electrónica. 83 CV. Velocidad máxima: 163 km/h. Aceleración: 0-100 en 10,9 seg. Consumo: 5,1 litros a 90 km/h. - 6,7 litros a 120 km/h. - 8,8 litros a 140 km/h. Equipamiento: Espejos exteriores con mando interior. Tapizado en terciopelo. Acabado de puertas en madera. Cierre centralizado en puertas y maletero. Apertura con mando interior maletero y tapa depósito combustible. Tapacubos embellecedores. Elevallas eléctricos delanteros y traseros. Cristales tintados. Pre-instalación de radio stereo con antena. Encendido eléctrico ROVER 216 VITESSE. Motor: 1.598 c.c. 5 velocidades. Inyección electrónica. 102 CV. Velocidad máxima: 180 km/h. Aceleración: 0-100 en 9,9 seg. Consumo: 5,6 litros a 90 km/h. 7,1 litros a 120 km/h. - 8,5 litros en circuito urbano. Equipamiento adicional: Spoiler delantero y trasero. Llantas de aleación. Asientos deportivos. ■ Austin Rover garantiza todos sus vehículos durante un año o 100.000 km. Sin limitación de kilometraje. La red de concesionarios Austin Rover cubre toda España, garantizando sus necesidades de piezas y servicio.

AUSTIN ROVER ESPAÑA, S.A. Apdo. n.º 14.845. Tel. 676 82 11. MADRID



TELEVISION
EL HALCON
CALLEJERO
LA SERIE
DEL VERANO



A partir del 25 de junio va a estar en la sobremesa de todos los hogares españoles. De momento, ya ha alcanzado uno de los primeros puestos en los ranking de audiencia estadounidenses. En España viene a sustituir a *Falcon Crest*, y al igual que el verano pasado, pretende ser algo así como *El coche fantástico*, pero en versión dos ruedas.

Velocidades de trescientos kilómetros por hora y saltos de hasta treinta metros de altura son algunas de las ventajas con que cuenta Rex Smith, el protagonista que encarna a uno de esos policías capaces de resolverlo todo; con guapa incluida, por supuesto. Electrónica de alto nivel y todo tipo de trucos lo hacen posible.

La moto es una mezcla de Suzuki Katana con aires de Kawasaki, concretamente de las GPZ, aunque no se declara la marca.

Un enorme carenado negro, frenos de discos ventilados, ruedas de aluminio y todas las soluciones futuristas que se les hayan podido ocurrir a sus diseñadores están presentes.

No puede faltar la computadora de turno, que centraliza todas las operaciones que el *Halcón Callejero* es capaz de llevar a cabo. El protagonista tiene un complejo sistema de radar a su disposición. Con él y las armas incorporadas a su máquina, se hace prácticamente invencible en cualquier situación, por muy difícil que se lo pongan sus enemigos.

La acción se sucede trepidante, en una película en la que la máquina tiene tanta importancia como el protagonista, ya que gracias a las inagotables posibilidades de la moto, Rex Smith podrá salir sano y salvo de las situaciones más difíciles. El *Halcón Callejero* promete ser tan espectacular como lo fue en su día *El coche fantástico*.

Fotos:
Shooting Star



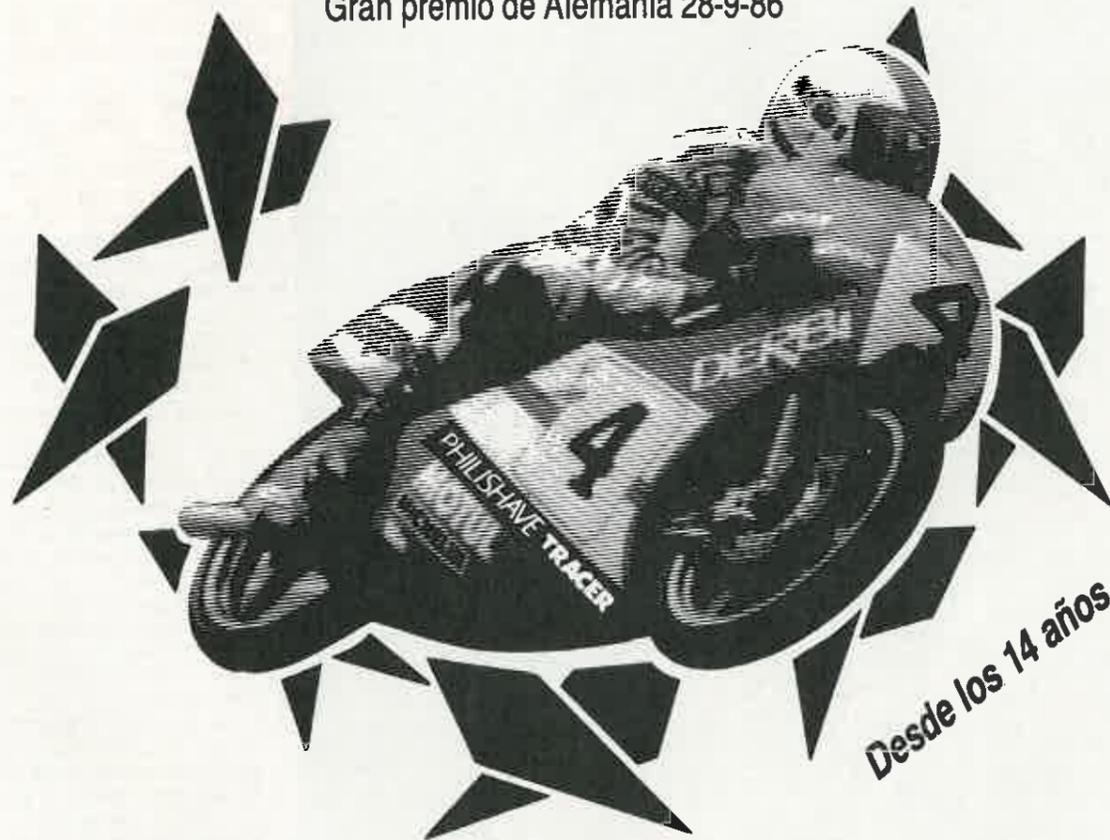
PROMOCION ESPECIAL
HASTA EL 31 DE AGOSTO

CAMPEONA DEL MUNDO
1969 y 1970 50 cc - 1971 y 1972 125 cc VELOCIDAD
DERBI
RABASA

Viaje gratis con DERBI a los Mundiales de Velocidad 86

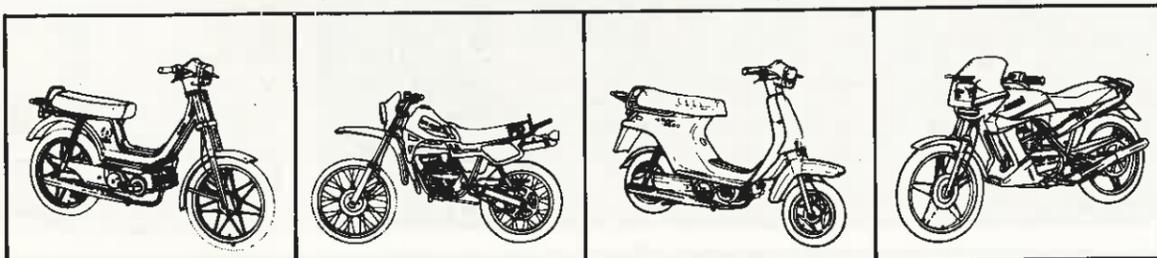
Al comprar un ciclomotor DERBI participará en un sorteo para dos personas y podrá ganar un viaje a uno de estos tres grandes premios del Mundial de Velocidad 86:

- Gran premio de Holanda 28-6-86
- Gran premio de Inglaterra 3-8-86
- Gran premio de Alemania 28-9-86



Desde los 14 años

Con posibilidad de participar en los tres sorteos excepto los que hayan sido premiados



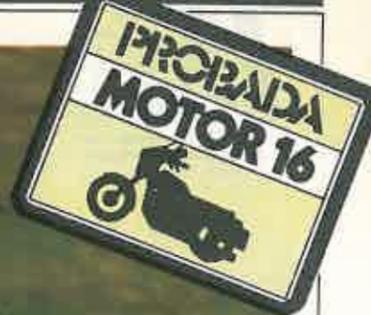
VARIANT START

YUMBO FD

DS-50 START

FDT-50

MOTOS



KAWASAKI 1000 RX A 255 KM/H.

La Kawasaki 1000 RX es la versión remodelada y potenciada de la conocida Ninja 900. Respecto a sus rivales japoneses es, junto con la Suzuki GSX 1100 R, la última creación de la industria nipona en el campo de las supermotos, con una velocidad máxima que destaca por encima de todo: 255 kilómetros por hora. Aventaja a las Yamaha FJ 1100, Honda VF 1000 R y BMW K 100 RS por una serie de detalles y prestaciones que son el resultado de su reciente fabricación. Decididamente, se trata de una moto con carácter deportivo, en la cual se ha logrado conjugar la elasticidad y



la manejabilidad con la brutalidad de sus 125 caballos de potencia. Puede alcanzar los 245 kilómetros por hora con pasajero y en posición agachada roza los 255. A pesar de estos datos escalofriantes, se trata de una moto segura, fiable y fácil de manejar hasta que el cuentarrevoluciones indica las 7.000 revoluciones por minuto. A partir de ahí es un vehículo reservado a manos cautelosas y expertas.

Derivada de la Ninja 900, es la última creación de Kawasaki en el campo de las supermotos.

Descubrete.
Llega tu verano.
Un verano de
estilo colonial.
Muy confortable.
Dominan los colores
ocres, verdosos y grises. Y como
tejido el algodón. Un verano que te
descubrirá tu aspecto aventurero.
Descubrete. Este verano.
En Galerías.



Este verano
DESCUBRETE

GALERIAS
Marcando estilo.



Bajo cualquier ángulo, la Kawasaki 1.000 RX infunde respeto. En la calidad del acabado también ha desbancado a sus rivales.

MECANICA/COMPORTAMIENTO

Las prestaciones de la Kawasaki 1000 RX son tan elevadas que hace sólo unos pocos años era preciso recurrir a motos artesanales para encontrar, además de esa potencia, las imprescindibles condiciones de estabilidad para poderla aprovechar. El retraso con que la 1000 RX ha nacido se justifica con las innumerables ventajas técnicas que encierra.

El motor tiene la misma estructura básica del 900, con cuatro cilindros refrigerados por agua, cuatro válvulas por cada cilindro y doble árbol de levas en cabeza. El incremento de potencia de casi veinticinco caballos se ha logrado aumentando el diámetro y la carrera de los pistones, así como variando el diseño de los mismos. La culata sigue teniendo 16 válvulas, 4 por cilindro accionadas por dos árboles de levas con nuevo diagrama de distribución. Sin embargo, el diseño de las cámaras de combustión es nuevo, así como los conductos de admisión y escape, que, además, están pulidos.

Las válvulas son más ligeras a pesar de tener mayor diámetro y también el conjunto bielas-cigüeñal se ha fabricado en aleaciones más ligeras. El resultado de todas estas innovaciones son los 125 caballos de potencia declarados por el fabricante, con el insignificante

FICHA TECNICA



KAWASAKI 1.000 RX

MOTOR Disposición: Cuatro cilindros en línea frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Cilindrada total: 997 c.c. Diámetro por carrera: 74 x 58 mm. Potencia máxima: 125 CV a 9.500 rpm. Relación de compresión: 10,2:1. Par máximo: 10,1 kgm. a 8.500 rpm.

ALIMENTACION Encendido transistorizado con avance electrónico. Cuatro carburadores Keihin CVK 36 a depresión.

TRANSMISION Primaria: Por piñones. Secundaria: Por cadena. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Cambio con seis velocidades.

BASTIDOR Doble cuna de sección rectangular. Basculante de sección rectangular en aluminio. Horquilla delantera hidroneumática regulable con sistema AVDS. Suspensión posterior unitrak con monoamortiguador hidroneumático regulable. Freno delantero de 280 mm. con pinzas hidráulicas. Posterior, de 260 mm. con pinza hidráulica flotante.

DIMENSIONES Longitud máxima: 2.230 mm. Anchura máxima: 725 mm. Altura máxima: 1.215 mm. Altura del sillín: 805 mm. Peso en seco: 238 kg. Capacidad del depósito: 21 litros.

incremento de un kilo de peso respecto al motor de la Ninja 900. Debido a los ciento veintiocho caballos de potencia que desarrolla el propulsor se ha aumentado la capacidad del circuito de refrigeración y el de lubricación ha pasado a ser doble.

La alimentación se compone de cuatro carburadores Keihin CVK 36 a depresión, que absorben el aire de una carcasa con siete litros de capacidad. Lo único relevante en este sistema es que los conductos de toma del aire pasan desde la carcasa del filtro por encima de la culata y se alimentan directamente de aire fresco y a presión variable, según la velocidad a que circule la moto.

Para soportar los 125 caballos de potencia el embrague de discos múltiples en baño de aceite, se ha suplementado con ocho muelles, además reforzados, y, como es lógico, su manejo es por medio de un empujador hidráulico.

La parte ciclística está acorde con la potencia. Sin embargo, el chasis no se parece al de la Ninja 900. Estructuralmente es una doble cuna que abraza el motor de forma periférica, dejando espacio de sobra para acceder a la culata y a los carburadores. Está construido en acero con tubo de sección rectangular como el basculante, que se diferencia por ser de aluminio como las triangulaciones posteriores de apoyo para el sillín. La suspensión posterior es la tra-

NO TENGA SU DINERO EN PUNTO MUERTO ¡ARRANQUE!



AGILIDAD
RENTABILIDAD FIJA
RENTABILIDAD VARIABLE

VENTAJAS FISCALES
LIQUIDEZ
SEGURIDAD

1 AGILIDAD
Ponga inmediatamente la primera marcha, suavemente. Dele gas, el motor de este coche goza de un buen reprise. Invierta su dinero cuando quiera, sin esperar a ningún tipo de emisión bursátil.

2 RENTABILIDAD FIJA
Desde el primer momento, con la segunda marcha, Vd. alcanza una buena velocidad. Garantizada. Este es un coche duro, que no se arruga en segunda marcha. Vd. tiene las ventajas propias de una buena inversión en renta fija: la seguridad de una rentabilidad mínima del 6% para su dinero. Pase lo que pase.

3 RENTABILIDAD VARIABLE
Con la tercera marcha Vd. alcanzará la velocidad de lanzamiento. Un acelerón y... Porque ésta es una marcha larga, potente, que se ajusta a las necesidades de una conducción deportiva. Sin sorpresas. Vd. obtendrá una rentabilidad adicional a su 6% garantizado. Cada año se lo comunicaremos por anticipado. De este modo el valor de acumulación de su inversión crece constantemente, ajustándose a la evolución del mercado financiero; pero con la ventaja de que los valores ya alcanzados son inamovibles, quedan garantizados.

4 SEGURIDAD
Ponga la cuarta, Vd. ya está lanzado. Es una buena marcha rápida y tranquila. Verdaderamente segura. Su dinero está en buenas manos. Está respaldado por SEGUROS BANCO VITALICIO, entidad con un margen de solvencia superior en más de ocho veces al exigido legalmente y con un Fondo de Garantía veinticuatro veces mayor que el mínimo contemplado en las actuales disposiciones vigentes.

5 VENTAJAS FISCALES
Y ahora la quinta. Es una auténtica marcha de cruce y le proporcionará esa punta de velocidad que hace que su coche sea inalcanzable.
• Sin retención de impuestos en el origen.
• Desgravación 15%, sobre el I.R.P.F.
• Tratamiento de renta irregular.
• Exenciones en las transmisiones patrimoniales por fallecimiento.

R LIQUIDEZ
Vd. puede poner la marcha atrás. Es potente y segura. Cuando quiera puede cancelar su inversión o, si lo desea, puede pedir un anticipo sobre ella. ¡Ah! y Vd. dispone, además, de un ordenador de abordo, que le indicará anticipadamente, con una perspectiva de un año, cual es el valor de acumulación, que alcanzará, expresado mes a mes.

PLAN DE AHORRO ASEGURADO

Para que su dinero tenga muy buena marcha



dicional Uni-Trak con monoamortiguador hidroneumático regulable en la presión del aire y en el freno hidráulico. La horquilla delantera ha pasado a tener un diámetro de 40 milímetros de sección. Está equipada con sistema antihundimiento y su funcionamiento es hidroneumático regulable.

A primera vista, la 1000 RX es una moto que infunde algo más que respeto. Su comportamiento se puede definir como algo suave y a la vez brutal, todo esto debido a su doble personalidad.

La postura del conductor, al margen de ser deportiva, es bastante relajada, cosa que permite emprender largos viajes incluso en compañía. Esta característica se puede aplicar también para el pasajero, que al margen de padecer la dureza de la suspensión se encuentra sentado sobre una parte alta del sillín, bastante bien mullida, y lo más importante estriba en que el sillín es horizontal. Esto evita que se deslice hacia el conductor, cosa frecuente en la mayoría de las motos superdeportivas japonesas.

Con la 1000 RX es prácticamente imposible rodar por debajo de los 160 kilómetros por hora, velocidad que alcanza en 200 metros, con la tercera marcha engranada. Hasta alcanzar los 190 kilómetros por hora, el carenado proporciona buena protección, además de una excelente penetración aerodiná-

mica. Sin embargo, a partir de ahí el aire que refleja la cúpula sobre el casco del conductor obliga a agacharse excesivamente, adoptando así una postura muy incómoda.

Al margen de este pequeño inconveniente, con la Kawasaki 1000 RX se puede rodar por encima de los doscientos cincuenta kilómetros por hora sin acusar ondulaciones o cualquier otra reacción preocupante.

Si las suspensiones están reguladas a

la medida del conductor se pueden trazar curvas superrápidas sin temor a cuเลbreos y sin sentir abaniqueros en la dirección. Esta misma fiabilidad se siente al negociar curvas de ángulo variable o al entrar en otras muy cerradas y lentas que precisan el empleo de la segunda velocidad.

Sobra decir que inclinar en curvas enlazadas es un verdadero placer y se agradecen los neumáticos de 16 pulgadas, aunque cada 4.000 kilómetros es

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 255 km/h. Cpn dos personas: 240 km/h.
Aceleración: De 0 a 400 metros: 10,9 segundos.

CONSUMO

	l/100 km.
Ciudad: En 1.ª, 2.ª y 3.ª	7,8
Carretera: en conducción tranquila	7,1
En conducción deportiva	8,7
Autopista: A velocidad máxima	12,5

Kawasaki 1000 RX
Precio en la calle:
1.545.000 pesetas IVA incluido, matriculada y sin seguro

Importador: Derbi Nacional Motor, S. A. Martorellas. Barcelona.
Plazo de entrega: Inmediato.
Garantía: Seis meses.
Fecha de presentación: Septiembre de 1985 en Salzburgo.

VIRTUDES:
• Línea agresiva.
• Motor potente y progresivo.
• Prestaciones superlativas.
• Cambio preciso y bien escalonado.

DEFECTOS:
• Falta de protección a alta velocidad.
• Rateo del motor entre las 3.000 y 4.000 rpm.
• Manutención costosa.



Se trata de una máquina con la que es casi imposible rodar por debajo de 160 kilómetros por hora, velocidad que alcanza en 200 metros.

necesario sustituir el posterior previo desembolso de una cantidad aproximada a las 25.000 pesetas.

El motor de la 1000 RX tiene la casta de los pluricilíndricos Kawasaki, que empezó hace quince años con la inolvidable K 900.

A partir de las 2.000 revoluciones por minuto desarrolla su potencia de forma lineal hasta las 3.500, donde acusa un bache misterioso; luego recupera hasta las 6.500, punto donde empieza a demostrar su poderío, subiendo de forma pavorosa hasta las 10.000 revoluciones por minuto. Kawasaki ha colocado en las 11.200 revoluciones por minuto el limitador conectado al encendido. Esto es imprescindible debido a la facilidad que tiene este propulsor para pasarse de revoluciones. En realidad, las prestaciones están perfectamente sincronizadas con las seis velocidades que componen el cambio. Su manejo no puede ser más preciso ni tener un recorrido más acertado, características imprescindibles en una moto como ésta.

A lo largo de los 1.000 kilómetros recorridos en esta prueba la Kawasaki 1000 RX se ha mostrado segura, fiable, equipada con excelentes frenos y, desde luego, nada delicada tras un uso exhaustivo.

El consumo en uso normal se sitúa



Su manejo no puede ser más preciso
Las prestaciones son únicas

alrededor de los ocho litros por cada 100 kilómetros, y sólo si se sobrepasan los 170 kilómetros por hora esta medida ronda los diez litros.

Si se quiere saborear el jugo de la 1000 RX es preciso conducirla con decisión, a un régimen de motor com-

prendido entre las siete y las diez mil revoluciones por minuto. En estas circunstancias y si el asfalto lo permite las prestaciones son tan elevadas como para ser consideradas únicas.

ACABADO/EQUIPAMIENTO

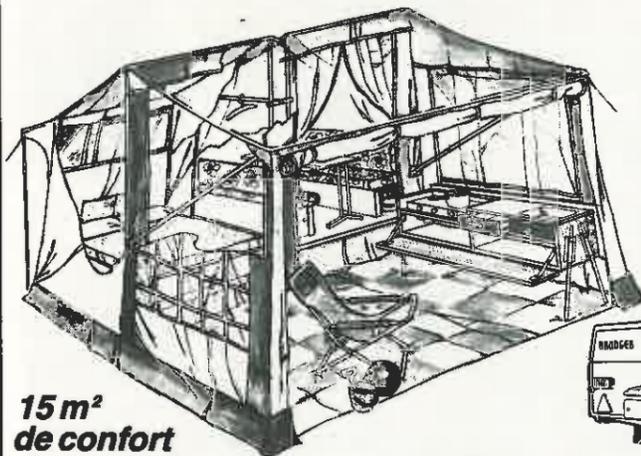
Describir la infinidad de pequeños detalles que componen el alto nivel de acabado de la 1000 RX precisaría todo el espacio de esta prueba. Esta moto ha desbancado también en este apartado a todos sus rivales, incluida la VF 1000 R de Honda, que hasta el momento ostentaba el liderazgo. Merece una especial atención el acabado del carenado como el de la aleta delantera o el sillín, que se desmonta en dos partes. El acoplamiento de los diferentes componentes encaja a la perfección. Este acabado que parece artesanal lo vemos también al examinar el motor, cuya estanqueidad no puede ser mejor.

El panel de mandos es el tradicional de Kawasaki, formado por el cuentarrevoluciones, en cuyo interior está el voltímetro. A su lado, el velocímetro se complementa con el termómetro del líquido refrigerante, otro indicador para el nivel del combustible y varios testigos luminosos.

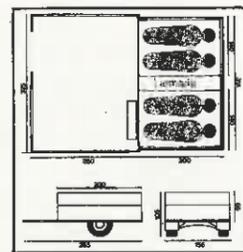
Los mandos eléctricos no presentan

RANDGER EL REMOLQUE VIVIENDA QUE INVITA A VIAJAR

★★★★★ el cinco estrellas ALEMAN



15 m²
de confort



Características Principales:

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

TRIGANO



con la garantía

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

SOLICITE INFORMACION A

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

- IMPORTADORES EXCLUSIVOS PARA ESPAÑA -



Tan sólo 280 kilómetros por hora en el velocímetro. De 6.500 a 10.000 revoluciones por minuto, el motor coge vueltas de forma pavorosa.

ninguna novedad, pero no por esto dejan de ser cómodos de accionar y estar bien diseñados. La 1000 RX está disponible en color negro con fileteado rojo o al revés; en ambas versiones el manipulado de la pintura parece artesanal y mantiene igualmente el aspecto agresivo y deportivo de la moto.

VALOR/PRECIO

La diferencia de precio entre la 1000 RX y sus rivales, la Yamaha FJ 1100 y la BMW K 100 RS, es de pocos miles de pesetas, a excepción de la VF 1000 R, casi doscientas mil pesetas más cara. Está por ver la Suzuki GSX 1100 R



cuando se importe en nuestro país.

Sin duda, la 1000 RX aventaja a todas por prestaciones y por la fiabilidad de su parte ciclística. Esto la coloca en el lugar más alto. En cuanto a la línea estética, Kawasaki ha escogido el camino de la agresividad sin adornar la moto con colorines chillones ni escritos gigantescos.

Se trata sin duda de una de las motos de 1000 centímetros cúbicos más conseguida del momento y claramente dirigida a ese sector de motoristas amantes de las altas prestaciones que buscan en cada detalle de una moto la efectividad, dejando a un lado la sofisticación.

Gigi Corbetta



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



En madera se plasmó la idea.



El material lo elige el artista.



También hay sofisticación.



El ingenio de las llaves.



Otros prefieren el metal.



La imaginación es lo que cuenta.

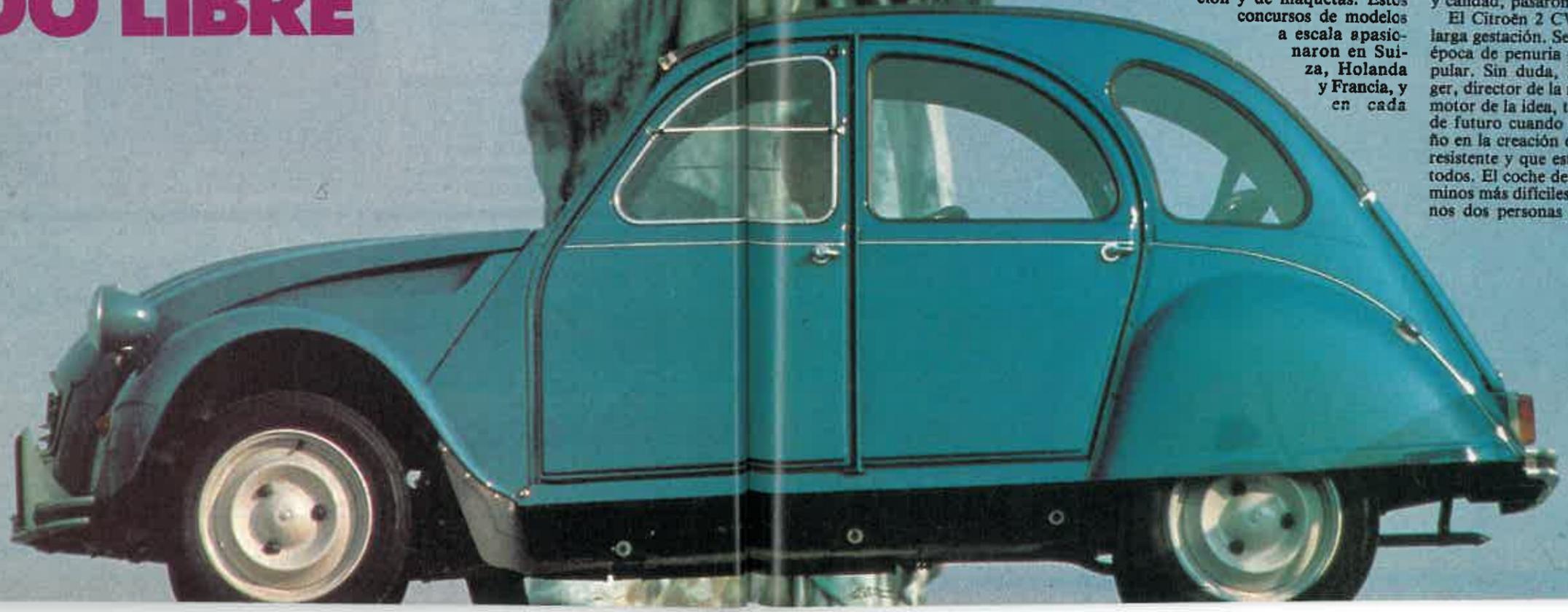


También sirve a los pájaros.



A la conquista del mundo.

EL FENOMENO 2 CV NACIDO LIBRE



EL Citroën 2 CV ha sido un coche popular en todo el mundo, que ha despertado numerosas simpatías. También ha sido objeto de concursos de personalización y de maquetas. Estos concursos de modelos a escala apasionaron en Suiza, Holanda y Francia, y en cada

uno de ellos los organizadores recibían numerosas maquetas que rivalizaban en astucia e ingenio. Los materiales empleados eran de todo tipo y algunas de estas realizaciones, por su originalidad y calidad, pasaron a la historia. El Citroën 2 CV vio la luz tras una larga gestación. Se comercializó en una época de penuria y nació para ser popular. Sin duda, Pierre-Jules Boulanger, director de la marca en 1935 y promotor de la idea, tenía una clara visión de futuro cuando puso todo su empeño en la creación de un coche sencillo, resistente y que estuviera al alcance de todos. El coche debía pasar por los caminos más difíciles y transportar al menos dos personas y 50 kilogramos de

carga. El consumo tenía que ser reducido y la velocidad y la potencia no necesariamente altas. Con estas sencillas premisas y bajo la supervisión directa de Boulanger, un equipo de expertos emprendió el estudio de lo que con el paso del tiempo se convertiría en un vehículo popular en el mundo entero.

En 1936 ya estaba lista en madera la primera maqueta. Un año más tarde se finalizó el primer prototipo, en el que ante todo se habían estudiado astutas soluciones para que fuera simple y ligero. Después de desmontarlo y montarlo varias veces hasta que los técnicos, encabezados por André Lefèvre —el genio de la tracción delantera—, estuvieron satisfechos, la idea de Boulanger se había hecho realidad. El modelo pesaba menos de 400 kilogramos, alcanzaba los 50 kilómetros por hora con cuatro personas y 50 kilogramos de equipaje, y consumía alrededor de cinco litros a los cien. Además, los privilegiados que tuvieron la suerte de probarlo consideraron que resultaba muy agradable de conducir. Pero en 1939, cuando la fábrica de Levallois tenía ya listas 250 unidades a la espera de presentarlos en el Salón de París, el comienzo de la primera guerra mundial obliga a parar el proyecto y tan sólo una de las unidades se salva de ser destruida, pues Citroën quería guardar en

La edad de piedra.



Hierro descapotable.



El coche de la juventud.

ce y es necesario establecer una lista de compradores prioritarios, encabezada por los que solicitan el coche con fines profesionales. En 1950 las demoras de entrega llegan a los seis años.

Con los años este coche técnicamente sencillo, «el automóvil que ignora al automóvil», va dejando de lado su desmesurada simplicidad y cambia a la par de los tiempos. Se convierte en el vehículo predilecto de los jóvenes, sin dejar por ello de entusiasmar a sus forofos de siempre. Su personalidad se basa en los atributos que no tiene, como potencia, lujo, velocidad o agresividad. Por contra, es robusto, desmontable y de fácil manejo. Pronto las fábricas de todo el mundo comienzan a producir unidades con distintos y llamativos colores. Junto a la viveza de sus formas, el motor también gana caballos y se aumenta la velocidad punta, que se quedó en los 110 kilómetros por hora —hasta 1970 nunca había rebasado los 100 kilómetros por hora—. Se ponen cerraduras en las puertas y se le dota de un auténtico, aunque sigue siendo simple, tablero de mandos.

Destinado en un principio al mercado francés, el 2 CV ha recorrido el mundo entero. La idea de Boulanger de conseguir un vehículo modesto, resistente, de bajo coste, fácil mantenimiento y técnica sumamente sencilla, «un

total secreto el nuevo modelo que preparaba hasta poder presentarlo con todos los honores.

Acabada la guerra se retomó el trabajo, pero entonces la máxima prioritaria era el costo. Se había visto que a pesar de su espartana apariencia, el primer modelo era de fabricación difícil y su coste resultaba exorbitante. El equipo de técnicos comienza otra vez a trabajar en el proyecto y nuevas soluciones se experimentan. El motor refrigerado por agua es sustituido por uno refrigerado por aire, creado especialmente para el 2 CV por Walter Becchia, y se trabaja sobre la suspensión, ya que Boulanger quería que se pudiera transportar un cesto de huevos sin romperlos. El peso es también notablemente disminuido, se le añade un nuevo faro —el prototipo primitivo tan sólo tenía uno—, calefacción, los famosos batidores de inercia, secreto de su adherencia en las peores condiciones, y un arranque que sustituye al primitivo sistema de manivela.

Por fin, en 1948, después de treinta años, «la mínima expresión del automóvil francés» es al fin presentado en el Grand Palais de París, en la 35.ª edición del Salón del Automóvil. Su triste color gris metalizado escandaliza a muchos, que no ven en el nuevo producto de Citroën sino un amasijo de hierros al que no le pronostican mucho éxito. Sin embargo, su precio y sus cualidades convencen al público y muy pronto lueven los pedidos. Su reputación cre-

**GILERA
LLEGA LEJOS**

UNICA EN SU CATEGORIA CON ARRANQUE ELECTRICO
 La alta tecnología GILERA ha puesto a punto soluciones técnicas inéditas, de gran valor, que la sitúan a la vanguardia de la categoría 125 c.c., a nivel mundial.
 GILERA RX 125, con admisión por láminas, eje de compensación antivibraciones, refrigeración por agua, engrase regulado y arranque eléctrico.
 Magníficas prestaciones, terminación de elevada calidad, y styling modernísimo y personal, con la garantía Moto Vespa.
 Así es la GILERA RX 125.
 Un modelo para llegar lejos.

GILERA ha elegido Agip

RV 399.720 pts.
(incluido motor de arranque eléctrico S.V.A.)

EQUIPO DE ORIGEN
PIRELLI

ABRIENDO PASO AL SONIDO

KindvoX
ALTAVOCES
 Made by RADIOVOX - Tel. (93) 3303359

DAC AS01A2



En el Salón de París de 1948 suscitó los más variados comentarios, aunque ya el modelo no se parecía mucho al primitivo prototipo monofaro. Su economía, simplicidad y capacidad de carga fueron sus mejores cualidades.

chasis bajo un paraguas», como él mismo definía su obra, rebasó todas las previsiones. No sólo fue el coche del granjero, el panadero o la herramienta imprescindible del médico rural; también fue el vehículo familiar, el predilecto de las mujeres y los jóvenes, el utilizado para las más difíciles aventuras y la inspiración de numerosos artistas. Es el protagonista de numerosas hazañas individuales y colectivas en todo tipo de terrenos y climas. En el deporte también encuentra su pequeño lugar, adecuado a sus características específicas, cuando en 1972 comienzan las carreras de Pop-Cross, que rápidamente se extienden por toda Europa y en las que participan miles de jóvenes pilotos incitados por la emoción de competir y, sobre todo, por el bajo coste de



participación. En el cine, en el teatro, en la literatura, e incluso en el género musical, también está presente como muestra patente de un coche que no fue concebido ni para seducir ni para aparentar, pero que llegó a convertirse en el símbolo de una filosofía.

Adolescente hasta su muerte, el 2 CV se mantiene todavía vivo en el recuerdo de los que lo condujeron. Ocupó un lugar privilegiado y vivió una larga vida hasta que las imposiciones de los tiempos modernos aconsejaron su progresiva jubilación, cuando había cumplido con creces su misión y alargado su vida más de lo que ninguno de sus creadores se hubiera atrevido a predecir.

M.ª Jesús Benoit

Autosatisfacción. Opel Manta.



Conducir el Opel Manta es sentirse satisfecho. Por su motor 2.0 inyección, impulsado por 125 CV, que le permite alcanzar una velocidad de más de 190 km/h.

Por su resistencia, demostrada en numerosas pruebas automovilísticas, que garantiza un buen comportamiento y fiabilidad.

Siéntase satisfecho.

El Opel Manta le espera en cualquiera de los 350 Puntos de Venta y Servicio Opel.

Con especiales condiciones de financiación Opel Credit.

Y con otras muchas ventajas Opel: un año de garantía total, mantenimiento cada 15.000 kms. y el seguro Opel Euroservice Assis-

tance, que le garantiza asistencia gratuita durante un año en España y otros 25 países.

Conozca el Opel Manta. Viva autosatisfecho.

Desde sólo 1.909.086 ptas., incluido I.V.A.



OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.



OPEL KADETT 4x4 VENCEDOR DEL DESIERTO

QUIEN no ha deseado correr alguna vez el París-Dakar? ¿Quién se resiste a entrar en ese infierno de quince mil kilómetros en el que coche y ocupantes se ven sometidos a un tormento innarrable? Hans Jürgen Tücherer, el correspondiente de MOTOR 16 en Alemania, se ha puesto a los mandos de uno de los vehículos supervivientes de esa prueba, el Opel Kadett 4x4, para contar qué se siente dentro de un monstruo de tal calibre.

El Kadett no es un campeón pero podría haber dado mucha guerra en la prueba africana si los amortiguadores no hubieran decidido lo contrario. Un detalle muy pequeño, una junta de goma que vale tan sólo unas pesetas, arruinó una y otra vez la marcha de los

Opel; la junta se deterioraba cada treinta kilómetros con una insistencia machacona, los amortiguadores cedían acto seguido y el coche se hacía totalmente incontrolable.

Este defecto se ha solucionado por completo y el Kadett es, ahora mismo, una verdadera máquina de guerra que produce satisfacciones sin tasa. Con los antiguos planes y con la legislación que contemplaba el grupo B sólo se tenía previsto fabricar veinte modelos iguales pero ahora todo se ha quedado en el aire; tras el accidente mortal de Toivonen la nueva reglamentación parece decidida a terminar para siempre con la generación de los grupos B.

El Kadett de la prueba, pintado con las líneas rojas y blancas de Bastos y Texaco, estaba dispuesto para el sacri-

ficio en una cantera cercana a la localidad alemana de Wiesbaden. El trayecto de pruebas era un tramo corto que tenía socavones tan profundos que el pasar a pie ya daba cierto reparo. En ese ambiente es donde nos pusimos al volante del Opel Manta, a modo de aperitivo, para ir abriendo el apetito. El piloto austriaco Sepp Haider, uno de los grandes campeones de rallyes, fue el encargado de las últimas clases.

El Manta, un coche clásico con motor delantero y tracción trasera, dio muestras de su nobleza de inmediato; botes fuertes, saltos espectaculares y una voluntad impresionante para mantenerse en línea recta, incluso cuando se aceleraba con rabia sobre un suelo de arena muy resbaladizo, fueron los signos distintivos de este coche, un clá-

sico en todos los rallyes que corrió.

El Opel Kadett 4x4 es otra cosa. La primera vuelta al circuito la hice como pasajero y ya aparecieron montones de detalles dignos de estacarse: el Kadett se inclinaba en las curvas como si fuera un humilde Citroën 2 CV, ya que las suspensiones tenían mucho recorrido, el ruido era tremendo, como si se viajara sentado sobre el reactor de un avión, y el cambio debía manejarse con la misma suavidad con la que un levantador de pesas pone doscientos kilos sobre su cabeza.

Después del entrenamiento pasé ya a los trámites serios; me puse el casco, me enfundé los guantes y con cierto reparo me dispuse a domar la fiera; la primera aventura consistió en sentarme al volante: como estaba situado bastante bajo tuve algún problema con mis piernas que casi no cabían.

Una vez acoplado y tras abrocharme el cinturón descubrí una enorme botella de aire anclada en el lado izquierdo del espacio habitable. Tal dispositivo, extraño a primera vista, tenía su justificación en una prueba como el París-Dakar: cuando el coche se encallaba en la arena, el único sistema para salir del atolladero consistía en deshinchar las ruedas; una vez abandonada la trampa



El motor del Opel Kadett 4x4 es un viejo conocido, potente y elástico. Es el mismo cuatro cilindros utilizado desde hace años en los Opel Manta.



El depósito de gasolina tenía 350 litros. Las tomas de aire permitieron que todo el conjunto estuviera refrigerado.



Los pasos de rueda del Kadett se adaptan al tamaño del neumático. Las ruedas de tierra eran verdaderamente monstruosas y resistentes.

AL VOLANTE



Un puesto de mando sobrio
El volante va colocado muy abajo



El Kadett llama la atención por sus inclinaciones
Las suspensiones son muy blandas y con mucho recorrido



El cuadro pone todos los mandos ante la vista
Estos son los instrumentos que tiene el copiloto a su disposición



La palanca de cambios y el sistema X-Trax
Con esa palanca agujereada se cambia el reparto de potencia entre ejes

se inflaban las ruedas y ya se podía correr otra vez a todo trapo. Un sistema muy ingenioso. También miré los instrumentos. La zona roja del cuentarrevoluciones, la zona de peligro para el motor, comenzaba en las 8.200 revoluciones por minuto, pero ese límite no era ningún problema ya que doscientas vueltas antes, alrededor de las ocho mil revoluciones por minuto, el motor daba ya su potencia máxima: doscientos cincuenta caballos de los de verdad.

El motor del Opel es, en definitiva, un viejo conocido, el mismo de los Opel Manta 400, un cuatro cilindros que está dando buenos resultados desde hace algunos años.

El punto clave del Kadett 4x4 es, sin duda, el sistema de transmisión de la fuerza, el sistema X-Trax que permite

distribuir la potencia entre los dos ejes con sólo mover una palanca. Gracias a este dispositivo se puede pasar desde un reparto del 28 por 100 de potencia al tren delantero y 72 por 100 al tren trasero, hasta un 50 por 100 para cada uno de los ejes.

El Kadett se mueve con una agilidad impresionante y la primera curva llega mucho antes de lo que cualquier conductor desearía: cuando el reparto de potencia entre ambos ejes es del 50 por 100, el coche tiende a seguir recto en todas las curvas. Si se varía ese reparto para pasar más potencia al tren trasero, es otra cosa y el Opel hace los cambios de sentido con mucha más soltura.

En las rectas más largas comprobé el peor defecto del coche: su estilo nervioso que le hacía bailotear de atrás. Este problema, debido a la poca distancia

entre ejes, a la poca batalla, no fue un obstáculo para los pilotos del París-Dakar, Weber y Colsohl, que rodaron por el desierto a más de doscientos kilómetros por hora.

Poco a poco me fui acostumbrando al sistema de tracción total y fui capaz de bajar el tiempo por vuelta que había conseguido momentos antes con el Manta. Mientras que con el coche clásico no pude bajar de un minuto dos segundos, con el Kadett llegué al minuto justo, casi sin esfuerzo.

En unos instantes más se terminó el sueño y tuve que dar la prueba por finalizada. Cuando me bajé del coche sólo puede pensar en una cosa: la desaparición de los grupos B ha sido una verdadera pena.

Hans Jurgen Tücherer



¿NO LE SUENA?



PHILIPS

PHILIPS LE DA OTRO NUEVO
El seguro contra robo de Philips es así. Si le quitan su radiocassette, le damos otro igual. Completamente gratis. Para todos aquellos aparatos comprados entre el 1 de Mayo y el 31 de Diciembre. ¿No le suena de maravilla?





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



Venga a conocerlo.

Queremos presentarle el nuevo Opel Corsa Cup. Un coche siempre dispuesto a darle buen juego. Por su equipamiento. Totalmente deportivo. Cuentarrevoluciones, volante de tres radios, llantas, spoiler delantero. Sus motores de 1.2 S y 1.3 S, que le permiten alcanzar una velocidad de 165 Km/h. Por su economía. Por sus altas prestaciones. Con un consumo de tan sólo 4.7 litros a 90 Km/h.

Y un precio realmente bajo.

Venga a visitarnos. Conozca de cerca el campeón más joven de Opel.

CONCESIONARIOS OFICIALES

OPEL
MEJORES POR EXPERIENCIA.

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



GM

**ABIERTO SABADOS
MANANA Y TARDE**

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

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

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

MOTORAMA
Avda. Pio XII 1 (Pza. del Peru)
Telef. 458 03 54

MOVILAUTO
Bravo Murillo, 35 - Telef. 446 62 50
Bravo Murillo, 62 - Telef. 254 99 68

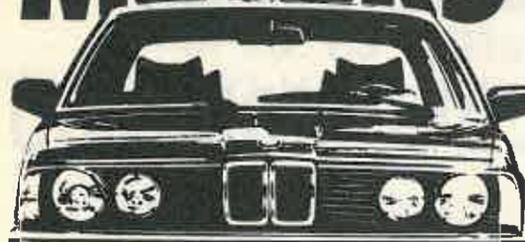
Q-AUTO, S.A.
Ctra. de Andalucía, Km 6
(Junto al Fr de Octubre)
Tel. 217 04 45
Fenocarril, 22
(Zona Embajadores)
Tel. 239 07 16

REVESA
Avda. de Valladolid, 45
Tel. 243 08 00 - 01
Albaredo Aguilera, 30
Tel. 447 53 43

TALLERES PRIZAN
Ctra. de Extremadura, Km 13,400
Tel. 619 0411
ALCORCON

Comprar y vender

BAVIERA MOTORS



ES BMW

en todo

FREE TAX
Y también
con placa turística

BAVIERA MOTORS S.A.

Concesionario oficial BMW
EXPOSICION Y TALLERES
Avda. Manoteras, núm. 2. Km. 5,300 Ctra. Burgos. Tel. 766 40 00. 28050
MADRID
EXPOSICIONES
P.º de la Castellana, 242. Tel. 733 93 90. 28046 MADRID
Príncipe de Vergara, 276. Tel. 458 66 17-18. 28016 MADRID
TALLER CHAPA Y PINTURA
Ctra. de Barcelona, km. 16,400. Tel. 672 22 11. San Fernando de Henares
(MADRID)



"Venta de coches
revisados"



Hertz

GARANTIA 12 MESES

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

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

VIGO
El Arenal (antiguo)
Felipe Sánchez, 110
Tel. 22 43 7374
GARANTIZADOS
CONTRA ROBO
Garantía ESABE-CAR



Todos los modelos 1985



**Talleres Emilio
Arenas, S.A**

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tels. 275 18 38 - 275 12 17. 28001 MADRID.

SEAT

Castellana Motor, S. A.

Audi

CASTELLANA, 278 -
Madrid 28046



TELS. 215 33 40 - 215 51 59

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

**¡¡COMPRUEBELO!!
¡¡LE ESPERAMOS!!**

Sr. Mora - Sr. Echevarría - Sr. Corpas

TAMBIEN ABIERTO
SABADOS Y DOMINGOS



Red Seat. La garantía más fuerte

VOLVO

Concesionario Oficial

MOTOR SUECO, S. A.

EXPOSICION Y VENTA:

CASTELLO, 23 Tels. 431 28 46-64 28001 MADRID
431 29 24-83

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



SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SONIDO EN ALTA FIDELIDAD PARA SU AUTOMOVIL
INSTALACION AUTO-RADIOS Y ALARMAS

MINUSVALIDOS

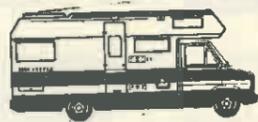
Aparatos adaptables a todos los vehículos nacionales e importados. Remitimos a toda España e instalamos en nuestros talleres. Veintiocho años de experiencia.

AUTOESCUELA

Senz

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

VIAJE CON SU CASA
POR TODO EL MUNDO



EN AUTOCARAVANAS

Totamente equipadas
Comodísimas. Nuevas o usadas.
Y con grandes facilidades de pago.

autocaravanas

Carretera de Alcobendas a Barajas, Km. 5,800
Alcobendas (Madrid) - Tels. (91) 853 00 22 - 653 01 90

AUSTIN ROVER

LUIS MONTERO

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

ENTREGAS INMEDIATAS
INMEJORABLES TASACIONES

AUTOMOVILES
PROCEDENTES CAMBIOS

ANDREU, S. L.
LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL
EL MEJOR SURTIDO EN ACCESORIOS



Volantes deportivos - Spoilers - Bocinas
Faros - Radiocassettes - Fundas y tapizados - Techos solares, etc.

MONTAJES EN EL ACTO

Y NO LO DUDE... LO QUE NO TENGA
ANDREU, NO LO BUSQUE

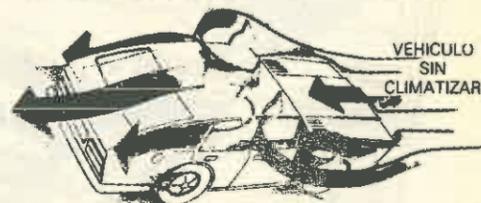
FERROCARRIL, 4 MADRID 227 62 32

AUTOCLIMA

AIRE ACONDICIONADO
DISFRUTE DE LAS VENTAJAS QUE OFRECE
VIAJAR EN UN VEHICULO CLIMATIZADO



COMPRUEBE
LAS
DIFERENCIAS



INFORMESE...

IMPORTADOR-DISTRIBUIDOR
CUPIA S.A.

C. Londres, 1. Teléfs. 265 99 02 - 255 96 14 - 28028 MADRID
C/ Dr. Esquerdo, 110. Teléfs. 251 62 32 - 251 62 07 - 28007 MADRID
C/ Amigó, 12. Teléfs. 209 93 42 - 201 37 42 - 08021 BARCELONA

CONCESIONARIO OFICIAL



LAS FLORES S.A.

P.º EXTREMADURA, 47 Madrid. Tels. 464 48 25
463 67 10

- 20 años de experiencia a su servicio.
- Financiamos su vehículo nuevo a 60 meses, sin entrada
- Gran stock de vehículos de ocasión. Garantizados

USTED
PRIMERO

EUROPARTS-ESPAÑA, S. A.

EDIF. «EL VERDADER», 1.º-4. P.º MARITIMO. ALTEA-ALICANTE. TEL. (965) 84 09 67. TX: 68407 ALTE E

KIT DE TRANSFORMACION DE LA CARROCERIA
SI VD. ES DIFERENTE A LOS DEMAS
¿POR QUE NO HACE QUE SU COCHE LO SEA TAMBIEN?

¿ES UTIL?

- Está demostrado que los accesorios aerodinámicos aumentan el coeficiente de penetración en el aire de un vehículo, reduciendo así el consumo de combustible y evitando trabajo innecesario al motor
- Porque la utilidad es satisfacción además de funcionalidad



¿QUE GARANTIAS?

- La del prestigio del mayor fabricante europeo de accesorios: Richard Grant
- La de la certeza que el control de calidad estricta por el que pasan los artículos no permite ningún defecto
- La de la extremada durabilidad y resistencia a erosiones del plástico ABS endurecido con el que están fabricados los productos



¿ES CARO?

- Hasta ahora, este tipo de productos estaba dirigido a vehículos de importación
- Europarts-España introduce una gama para vehículos de gran aceptación. Así pues, los precios van desde las 25.100, por el equipo estilizante del Renault 11, hasta las 36.000, por el kit completo de un Opel Corsa, pasando por las 37.600 del de un Citroën BX
- Lo mismo para diversos otros modelos de diferentes marcas. Solicite más información

ACCESORIOS EUROPARTS-ESPAÑA... PORQUE SI

DISTRIBUYEN: MADRID
TASA INGENIEROS
C/ COSLADA, 4. 28028 MADRID
TEL. (91) 255 41 35

CATALUNYA
EUROPARTS-CATALUNYA
PZA. TETUAN, 10. 08010 BARCELONA
TEL. (93) 246 11 73

Detalles técnicos: Faldones, estribos y taloneras en plástico ABS endurecido de primera calidad. Spoilers y alerones en poliuretano semirrígido

HIPERAUTO



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. Conózanlos de cerca. Parking gratis para nuestros visitantes.

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

¿QUIEN PUEDE MANTENER TANTO TIEMPO SU INTERES?

Hoy día, al comprar un coche es fácil conseguir una buena tasa de financiación el primer año. Pero, ¿y el segundo?... ¿y el tercero? Ahí es donde Peugeot Talbot Financiaciones marca la diferencia. A partir del 2.º año. Porque sus condiciones excepcionales equivalen al 6,75% de recargo por aplazamiento. Y se mantienen inmoviles. Hasta el 4.º año. Para que las cuentas le salgan a la primera de cambio.

1.º AÑO... 1.236.000
2.º AÑO... -400.000
3.º AÑO... 836.000
4.º AÑO...
6,75%

Haga números. Y olvídese de letras.

Calcule lo que se va a ahorrar eligiendo entre cualquier modelo, Diesel o gasolina, de la potente gama Peugeot 505, Talbot Solara o Talbot Horizon.

Vaya haciendo números. Y olvídese de firmar letras, aunque aplase la financiación durante 4 años. Porque, además, le domiciliamos hasta 56 pagos directamente a través de su Banco o Caja de Ahorros.

¿Quién no se compra un coche así?

MODELO	P.V.P. CON IMPUESTO AL CONTADO	FINANCIADO	ENTRADA*	56 PAGOS (4 AÑOS)
TALBOT HORIZON LS	1.116.136	1.312.072	390.648	16.454
TALBOT SOLARA ESCORIAL 1.6	1.474.039	1.732.738	515.914	21.729
PEUGEOT 505 GL	1.713.175	2.013.891	599.611	25.255

EjemPlo de financiación aplazada a cuatro años y 56 pagos
 * La cifra de Entrada podrá compensarla, e incluso superarla, con la máxima valoración que haremos de su coche usado. Esta promoción es válida durante el mes actual.

MOSA
Ronda de Valencia, 1. Tel. 228 01 00
Sta. M.ª de la Cabeza, 70.
Tel. 474 77 42
P.º Virgen del Puerto, 63. Tel. 266 03 30
su concesionario PEUGEOT TALBOT

SEAT Vallehermoso Motor

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS. CONSULTEENOS

LA GAMA MAS AMPLIA DEL MERCADO

¡¡LE ESPERAMOS!! SEAT Audi VW

MOVILAUDIO S.A.

Blasco de Garay, 63
28015 Madrid ☎ 244 23 56



ALTA-FIDELIDAD DEL AUTOMOVIL



RX 4010 L.

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



RX 3010 L

6W x 2 N.F. (Supresor ruidos en cinta). Autorreverse, agudos y graves independientes, fader, loudnes, cintas de metal. Auto-Scanner en radio, 12 presintonías, reloj.



a.t. accesorios del automóvil s.a.

AVDA. PABLO IGLESIAS, 49. Teléfs. 234 07 46 • 234 09 98 28039 MADRID



En 48 horas transformamos su coche de serie en un fuera de serie

AUTORRADIOS • SPOILERS
• ALARMAS
• AIRE ACONDICIONADO
TODO EN ACCESORIOS MAS DE 1.200 m. DE EXPOSICION Y TALLER



EQUIPOS **ELZANDERS**

CONOZCA EL BOXER PURA RAZA Alfa Romeo 33

PRECIOS LLAVE EN MANO
SL 1.468.595 QO 1.568.595 QV 1.688.595 4x4 2.038.595

SERVAUTO
CONCESIONARIO OFICIAL MADRID

Galileo, 23 Tel 4458800
Castellana, 70 Tel 2614372
Avda. de America, 18 Tel 2553394
Alberto Aguilera, 15 Tel 2419342



SUSCRIBASE A MOTOR 16

BOLETIN DE SUSCRIPCION

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

El sistema que elijo es el que señalo a continuación:

Talón adjunto a nombre de Información y Revistas, S. A.
 Giro postal dirigido a Hermanos García Noblejas, 41 - Madrid-28037.
No se admiten transferencias ni ninguna otra forma de pago que no sean las mencionadas anteriormente.

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

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

¡ANUNCIESE HOY!
Enviar a
Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 41.
Madrid-28037

Envíenos el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba al reverso el número de máquina o en letras mayúsculas, cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 30 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 4.000 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber llamando al teléfono 91-268 00 99.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos
Domicilio
Teléfono
Firma:



FERNAN GONZALEZ, 39. TEL. 274 00 66 MADRID

OFERTAS ESPECIALES DE ESTA SEMANA

- VW Golf Diesel, gran oportunidad.
- R-11 TSE, M-GC, seminuevo.
- Ronda 65 CL, grandes facilidades.
- R-5, varios modelos.
- Granada 2.3, impecable.
- R-12 TS, oportunidad.
- Seat 131 Diplomático.
- Horizon GL, gran ocasión.
- Opel Corsa Lux, M-FG.
- R-18, varios modelos.
- Opel Kadett 1.3 S, casi a estrenar.
- Seat 127 Fura, M-FP.
- Seat 132 2.0 Aut., gran oportunidad.

CREDITOS A 4 AÑOS
9,5% INTERES
INFORMACION:
274 00 66
VISITENOS EN NUESTRAS EXPOSICIONES
Fernán González, 39
NUESTRA MAYOR CUALIDAD
«LA CALIDAD»

COMPRO Mini 1275 GT en buen estado. Tel. (988) 52 71 43. Noches.
BX 19 TRD Diesel, año 1983.
CITROËN-SIMCA Matra Bagheera, año 1976.
ALFA Romeo Giulietta 2.0, año 1981.
SEAT Ronda Diesel, año 1982.

AUTOMOVILES CANALCAR

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

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

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



¡ALTO!

NO DE MAS VUELTAS

CONFIE EN PROFESIONALES

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

200 automóviles en STOCK

AUTOMOVILES ALHAMBRA, S. A.

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

AUTO RADIO UNION

C/ Segovia, 10. Tels. 248 42 46 - 247 71 28.
MADRID

- Dedicados exclusivamente al equipo de música de su automóvil.
- Alarmas de todo tipo.
- Venta e instalación de todas marcas.
- Reparación.

MAS DE 25 AÑOS DE EXPERIENCIA

TECHO PANORAMICO

Instalado
24.000 ptas.

AUTOTACOMETRO

Andrés Mellado, 85
Tel. (91) 441 80 70

SEAT Fura, año 1983.
GENERAL Yagüe, número 52. Tel. (91) 270 15 15.
PARTICULAR, Volkswagen Escarabajo 1500, año 1975. Perfecto estado. Motor rectificado. Techo deslizante, autorradio. Guardado en garaje, 94.000 km. 480.000 pesetas contado. Llamar a los Tels. (91) 222 61 74 y 450 37 53.

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

JEEP Volkswagen K-181. Todo terreno, descapotable, perfecto estado. 795.000 pesetas. Tel. (91) 242 50 20. Comercio.

SUZUKI SJ 410. Techo metálico, lujo, 6 meses. Impeca-

ble. 795.000. Tel. (91) 242 50 20. Comercio.
LLANTAS rayos marca Dunlop, 4 1/2 pulgadas, llantas 13 (5 unidades). Buen estado. Tel. (96) 364 49 19.
VENDO furgoneta Volkswagen, completo equipo. Camping Westfalia. Muchos extras y repuestos. Tel. (91) 715 46 55 (noches).

PARTICULAR, Golf GTI año 83, 55.000 km. Llantas aleación y muchos extras más, perfecto estado. 1.400.000 ptas. Llamar al Tel. (91) 253 32 26.

RANGE Rover, M-DY, verde. Aire. Como nuevo. Extras. 1.600.000. Tel. (91) 250 07 94.

SUSCRIBASE A MOTOR 16



Motor 16
Apartado Nº 330 F.D.
MADRID

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



ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

VILARDELL

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



PASTILLAS GOLD

GRAN POTENCIA DE FRENADO



SIN AMIANTO SUPREME

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

AMADEO MARTI CARBONELL S.A. NULES - CS.



MERCEDES BENZ

AUTOMOVILES NUEVOS Y SEMINUEVOS DE OCASION

MAES VALENCIA, S. A. J. COSTA, 34 Tel. 374 61 11 46006 VALENCIA

CREDI-CARS Automóviles. **ALFA** Romeo 2.0 berlina. Llantas. Radio. Aire acondicionado (colección).

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

KADETT 1.600 SR. Full equip, sin golpes, una mano, 20.000 km. Oro met. V-AT. **CUCARACHA** VW. Modelo 1300, 12 v. Todo origen, sin golpes. B-ES. Color nacar gri-capá.

AIRE acondicionado, automóviles todas marcas, equipos originales, totalmente financiados, servicio reparaciones.

IMPORTANTE: No desmontamos partes mecánicas para su instalación.

CREDI-CARS Competición. Potenciamos su motor de calle, turbo o atmosférico hasta un 40%. Mejoramos frenos, aerodinámica y amortiguación.

CREDI-CARS. C/. Calabria, 11: (93) 329 37 12.

VENDO

Crucero vela, 23 pies, 4 velas, sonda electrónica, corredera, dos compases, piloto automático eléctrico, motor Yamaha en garantía. Facilidades. (93) 201 26 85. Noches.

RITMO Diesel, M-EC. Perfecto estado. Tel. (91) 463 67 10.

2 CV Charlestón, M-EK. Pocos km. Tel. (91) 463 67 10.

RITMO 75 CLX, 4 años, 55.000 km. Impecable. Tel. (966) 22 73 96.

PANDA descapotable, año 1982. Tel. (91) 201 32 67.

Auto Beltrán S.A.

CALVET 41-45 BARCELONA Tel. 209 79 11

MERCEDES Benz 500 SEL, a estrenar.
MERCEDES Benz 190 E, a estrenar.
MERCEDES Benz 300 D, a estrenar, varios.
MERCEDES Benz 190 D 2.5, a estrenar.
MERCEDES Benz 300 D W124, B-GP.
MERCEDES Benz 240 D W123, M-DV.

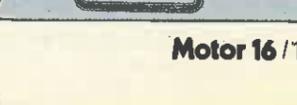
MERCEDES Benz 190 E M-EF. Full equip.
MERCEDES Benz 350 SE, V-S.
MERCEDES Benz 300 SEL, 3.0 M-V.
MERCEDES Benz 300 SEL, 3.0 B-827.000.
MERCEDES Benz 220 S. Colección.
MAZDA 323, a estrenar, varios.
MAZDA 626 B-GG.

BMW 730i B-EV. Full equip.
BMW 732i B-FB. Full equip.
BMW 728 B-DU. Full equip.
BMW 3.0 Si B-DS.
BMW 2800 B-F.
PORSCHE 911 sc Targa B-EF.
PORSCHE 924 B-ET. Aire.
MERCURY Cougar, B-934.
MERCURY Cougar XR7 B-DG.
PONTIAC Firebird 400.
CADILLAC El Dorado B-EK.

EL ESTABLECIMIENTO MEJOR SURTIDO DE LAS PRIMERAS MARCAS

accesorios auto-sport armanque

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



Talleres BENJA

ESPECIALISTA EN COCHES INGLESES Y LAMBORGHINI

COMPRA Y VENTA DE COCHES DEPORTIVOS

Taller y exposición en Madrid

Doctor Esquerdo, 59

Tel. 274 68 52

MERCEDES 450 SE, como nuevo. Particular. Tel. (91) 734 85 87.

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

PARTICULAR vende Golf GLD, M-EL. Extras. 950.000 ptas. Llamar al Tel. (91) 682 73 44, de 8 a 15 horas.

VENDO 124 ranchera. Barato. Tel. (91) 463 38 21.

COMPRO Panda 45-35. Buen estado. Barato. Tel. (91) 463 38 21.

MERCEDES 280 SAE. Muchos extras. Tel. (91) 747 48 84.

MERCEDES 220 SE Coupé. Automático. Tel. (91) 747 48 84.

LADA Niva 4x4. Extras. Tel. (91) 747 48 84.

VW Golf Diesel, cinco puertas. Tel. (91) 747 48 84.

OPEL Ascona 1.600 S, coupé. Tel. (91) 747 48 84.

PEUGEOT 505 STI. Semi-nuevo. Tel. (91) 747 48 84.



OBSERVE ESTA FOTOGRAFIA OFREZCO

Diseño original a empresarios que quieran fabricar CORTAVIENTOS en serie para Seat-Trans. Llamar de 9 a 14 h. al Tel. (91) 894 30 74. D. Ricardo Robleño

MERCEDES 250 Automático. Nuevo. Aire acondicionado. Importación aire acondicionado. Tel. (91) 889 27 15.

VENDO Alfa Romeo GTV-6 2.5, exclusivo. Completo, extras, particular. Tel. (91) 467 54 24. Sr. Nieto. Tar-des.

PORSCHE 911, 924, aire. Tel. (91) 255 91 57.

ROVER 2.400 TD, aire. Opel Monza. Mercedes 280 SE. Tel. (91) 255 91 57.

MINI Cooper 1300. Ford Capri. BMW 3.0 S. Tel. (91) 255 91 57.

GOLF GLD. Peugeot 504 GLD. Tel. (91) 255 91 57.

RANGE Rover, nuevos y usados. C/. Coslada, 5. Tel. (91) 246 27 23.

AUTO-RADIO

ALPINE (SERVICIO OFICIAL) SPARKOMATIC PIONEER

ALPINE CAR AUDIO SYSTEMS

PIONEER SPARKOMATIC

NEUMATICOS

MICHELIN PIRELLI

(MONTAJES Y EQUILIBRADO GRATUITOS PRESENTANDO ANUNCIO)

JBL J&L Lansing

KENWOOD

CONSULTE NUESTROS PRECIOS MONTAJES Y EQUIPOS SONIDO 24 HORAS SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

FINANCIACION HASTA 36 MESES

TECHO CORVAYR (TOTALMENTE PRACTICABLE)

REPUESTOS IMPERIO (GASOLINERA) PLAZA LEGAZPI, 9. Tel. 228 44 00 - 239 66 00

EN COLABORACION CON:

GARAJE EMBAJADORES Rda. de Valencia, n.º 8. Tel. 468 57 96. MADRID

TUNEL LAVADO AUTOMATICO-LIMPIEZA TAPICERIAS ENGRASES (Aceites todas las marcas) NEUMATICOS

SABADOS Y DOMINGOS de 9 a 14 horas

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

HOMOLOGADOS EN TODA EUHOPA

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS



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



INSTALACION DE LUNAS PARA EL AUTOMOVIL

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

LA PELICULA DE CONTROL SOLAR

Filtro Solar hasta un 80%

Evita altas temperaturas

Elimina rayos ultravioletas

Evita decoloración de la tapicería

Intimidad para los viajeros

Mantiene la transparencia del cristal.

Se limpia normalmente

Autoadhesivo activado por agua

Instrucciones de montaje

Con cada rollo de película, un parasol parabrisas gratis «Cuando aparque usted su coche»

VENTA Y MONTAJE Antonio López, 117. 28026 Madrid. Tel. (91) 475 47 93

GRATIS

Roller de 3x0,75 m. 7.500 pes.

Roller de 4x0,75 m. 10.000 pes. (Incluido IVA)

Venta por correspondencia más gastos de envío.

radio automovil

HIFI - CAR - STEREO

DISTRIBUIDOR

ALPINE CAR AUDIO SYSTEMS

FUJITSU TEN

SPARKOMATIC

SONY

Meglia

SERVICIO OFICIAL ESPECIALISTA AUTO-HIFI

BLAUPUNKT

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

SERVICIO OFICIAL CAR-HIFI

KENWOOD

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

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

OCASIONES DEL LEON

GRAN MERCADO DE VEHICULOS DE OCASION

LA FINANCIACION MAS BARATA DEL MERCADO HASTA 36 MESES AL 10% DE INTERES

AUTOTRES PEUGEOT TALBOT

Genl. Ricardos, 148 Tels. 471 15 98/10 14

Avda. Oporto, 6 Tels. 469 69 04/67 00

Presentando este anuncio le regalamos la transferencia y un obsequio para su coche

CITROËN en ARGÜELLES

Tels. 244 11 91 - 449 72 80. MADRID

BLASCO DE GARAY, 37

Entrada: 15 %, 190.632

Resto: 26.847 mes

Sin entrada: 31.585 mes

Citroën BX

Caribe

VEA NUESTRA AMPLIA OFERTA EN COCHES USADOS

UN CORSA CON PROBLEMAS

COMO asiduo lector de esa publicación, me dirijo a usted a fin de poner en su conocimiento lo sucedido en Canarias, concretamente en Tenerife, con mi Opel Corsa, y que queda plenamente reflejado en las copias que le envío de la carta dirigida a los representantes de la marca, de la contestación que los mismos me han ofrecido, y como se observa no tienen en cuenta para nada los conceptos de la garantía; mientras, que paradójicamente recibo otra comunicación generalizada en la que se me pide que haga uso de la garantía.

José Esteban González Santa Cruz de Tenerife

Carta del usuario.—José Esteban González Hernández, propietario del automóvil Opel Corsa matricula TF-6944-U, de color blanco adquirido el 19-6-86 y, por tanto, aún dentro de las fechas de garantía de Opel, General Motors, se dirige a ustedes con el fin de poner en su conocimiento que desde hace algunas fechas he venido observando, cómo grandes superficies de mi automóvil se ven salpicadas con puntos de óxido que ponen de manifiesto a mi en-

tender y el de algunos técnicos un defecto de fabricación original que puede dar lugar a un envejecimiento prematuro del mismo.

Contestación del concesionario

Acusamos recibo de su escrito de fecha 23 de abril de 1986. Como ya le dijimos, el problema que tiene su coche es causado por contaminación desde la atmósfera, por tanto, no está cubierto por la garantía del fabricante de su coche.

Este es un problema que se nota en muchos coches de todas las marcas y sobresalta especialmente en los coches blancos. Hace unos meses hicimos una investigación en conjunto con técnicos de la fábrica con el resultado que ya le hemos expuesto. El tratamiento que se hace para curar este problema consiste en bañar el coche con una solución de 10 por 100 de ácido oxálico en agua, dejarlo media hora y entonces aclarar con agua limpia. Después, un buen pulido con cera o silicona hace mucho para evitar una repetición del problema.

Este proceso se puede llevar a cabo en nuestros talleres, pero no entra en la garantía extendida por el fabricante de su coche.

Agenda

Del 3 al 9 de junio

Televisión

● El domingo, día 8, en el circuito de Salzburgring tendrá lugar el Gran Premio de Austria de Motociclismo. Televisión retransmitirá este Gran Premio dentro del espacio Estudio estadio, que se emite por la Primera Cadena, de 13 a 15 horas

Automovilismo

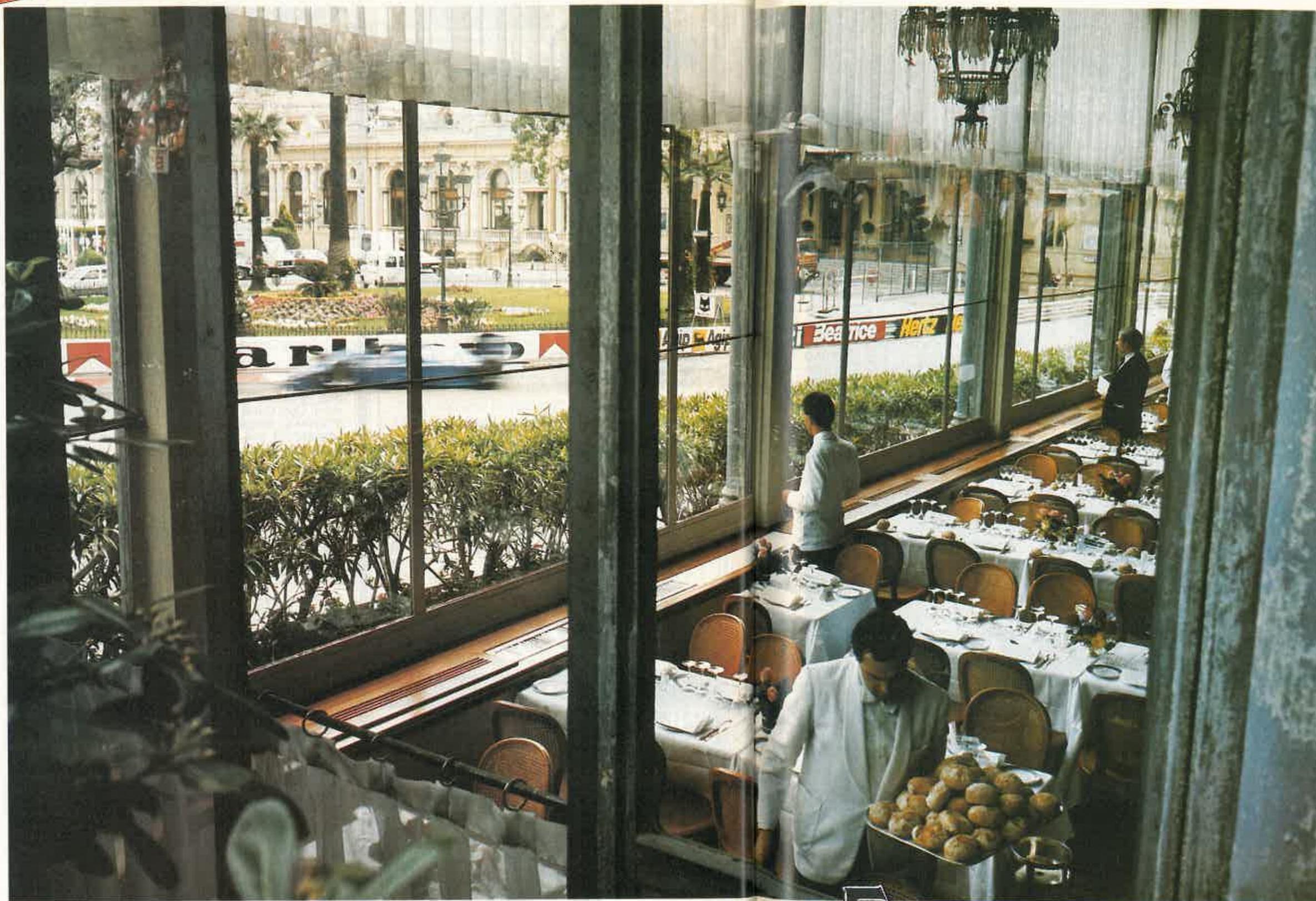
● El IV Premio Ciudad de Toledo si iniciará a las diez de la mañana en el circuito del Tajo, el domingo, día 8. Este mismo día también tendrá lugar el Autocross de Al-mendralejo y la Subida a Santa María de Trasserra, en Córdoba, ambos puntuables para los Campeonatos de España respectivos. El Rallye de Orense, puntuable para la Copa de España, se celebrará el 7 y 8 de junio

Motociclismo

● Los Dos Días Internacionales de Enduro, puntuables para el Campeonato de Europa, tendrán lugar en Castellón los días 7 y 8. El Moto Club Barajas organiza, el domingo 8, el XI Motocross Paracuellos Jarama, puntuable para el Campeonato de España. Para el mismo día, en Andalucía, está previsto el III Trial Caña-Du.

Coleccionismo

● La VIII Lonja del Automóvil y la Moto Antigua se desarrollará el 7 y 8 de junio en Les Mallorquines, localidad cercana a la ciudad gerundense de Siis



MONTECARLO, primeros días de mayo. No hay un hueco libre; encontrar una cama para dormir es imposible a menos de ochenta kilómetros del Principado. Hay alemanes, suizos, españoles, franceses y naturalmente italianos, fácilmente reconocibles por las botellas de Chianti que llevan en sus mochilas. Uno de cada tres lleva su bandera roja: «Forza, Ferrari», adelante, Ferrari.

¡Con qué tranquilidad soportan los monegascos la invasión! Pero, en realidad, esto no es sorprendente. Los turistas les traen millones. La mayoría de los monegascos alquilan habitaciones, pisos completos o simplemente los balcones que dan al circuito. No es extraño pagar 300.000 pesetas al día por un ático. Curiosamente, el Automóvil Club, organizador de la carrera, sale con lo comido por lo servido: los 600 millones que ingresa se le van en gastos. Y eso, pese a que por una silla plegable en la tribuna principal cobran 18.000 pesetas.

Desde 1929, el Gran Premio fue considerado como una fuente de ingresos. Ya entonces, el príncipe de la casa Grimaldi daba la vuelta de honor antes de la salida. Su nieto Rainiero, gran negociante, continúa la tradición familiar.

En una de las salas vips de la organización hay invitaciones para el Bruch-Champagne organizado por Benetton en el Beach Club, para un cóctel en el yate de Marlboro y para una conferencia de prensa en el yate de BMW, por cuyo alquiler la casa alemana paga 750.000 pesetas diarias. «Vendemos más del sesenta por ciento de nuestros coches en el extranjero —dice Franz Waldhier, director de marketing de BMW—, necesitamos internacionalizar la publicidad. No hay nada mejor que la F-1. Antes prescindiríamos del Nurburgring.» El especialista de ropa para hombre Jochen

EL OTRO MONACO

EN EL HOTEL DE PARIS.

Fuera, los pilotos dan las últimas vueltas en la sesión de entrenamientos del sábado; se juegan el mejor puesto en la parrilla de salida. Dentro, los camareros preparan las mesas para un almuerzo de 20.000 pesetas el cubierto.

TODO MONACO.

Ante los ojos del comisario, la ciudad más exclusiva. Sin embargo, no puede disminuir su atención sobre la pista. Cualquier incidente debe ser señalado a los participantes, que en la mayoría de las curvas no saben lo que les espera a la salida.



LA TRADICION.

En 1929, esta era la curva de la estación. Ahora es el viraje Loew's. Desde entonces, cada primavera se dan cita en Montecarlo aristócratas, snobs y aficionados, para ver correr los coches por las enrevesadas calles del principado.



Holy («Boss») reparte camisetas entre sus invitados y les regala entradas para que puedan codearse con Catherine Deneuve, Tony Curtis o Gunther Sachs. Dos minutos. Los coches están en la parrilla de salida. El piloto está enfunda-

do en su mono ignífugo que durante treinta segundos podrá defenderle de las llamas. Al entrar en el coche, el mecánico le introduce primero un pie y luego el otro para poder limpiarle las suelas de las botas. Previamente se ha puesto el casco, con

un receptor de radio incorporado que le permite escuchar las consignas emitidas por su equipo desde los boxes, y unos suaves guantes de piel. La palanca de cambio la utilizará como mínimo unas mil seiscientas veces en el laberinto del cir-

cuito urbano de Montecarlo. Ochenta médicos están dispuestos, la mitad de ellos con aparatos de reanimación; más de doscientos enfermeros, treinta ambulancias, quinientos extintores, varios helicópteros y botes salvavidas con submarinis-

A

CUALQUIER PRECIO.

Las terrazas que dan al circuito se pagan a precio de oro. Muchos de los inquilinos de estos apartamentos financian de esta manera sus alquileres. Abajo, en las tribunas, los espectadores se apiñan como sardinas en lata.



E

L RUIDO DE MIL CABALLOS.

Los clientes de un café de la calle han huido al interior. Los tímpanos soportan difícilmente el ruido de los motores a plena potencia por las estrechas calles. El camarero, que no quiere perder detalle, se tapa los oídos.



tas. Cien mil personas rodean las calles, ochocientos millones están sentados frente al televisor. El Gran Premio de Mónaco es, después de los Juegos Olímpicos y del Mundial de fútbol, el mayor acontecimiento deportivo internacional.

La masa se pone nerviosa, las cabezas se mueven. A lo lejos se oyen rugir las máquinas. ¿Hay algún otro sonido creado por el hombre que produzca más escalofríos en la espalda que la salida de un Gran Premio de Fórmula-1? A pesar del terrible ruido,

muchos tifosi se acercan aún más a la pista. Se dejarían pillar los dedos si no estuvieran allí las vallas de protección. Disfrutan del olor de la goma quemada y de la gasolina. Otros, como unos excursionistas de un autobús que incluye en su programa una

visita al Gran Premio, se tapan desesperadamente las orejas. Los coches siguen su ronda infernal. Los pilotos conducen la mitad del tiempo con una mano; la otra está casi permanentemente sobre la palanca de cambio. Es

3er CONGRESO NACIONAL DE AUTOESCUELAS



Resumen de CONCLUSIONES

1.º El aprendizaje de la conducción debe estar dividido en dos partes: la primera, en las escuelas elementales, a los niños y hasta los 12 ó 13 años, y debe consistir en enseñar el conocimiento, las primeras reglas de tráfico y la señalización, tanto de la vertical, como las marcas viales, luminosas y de los agentes de tráfico. Una segunda, que es a partir de tener la edad reglamentaria, para la obtención del permiso de conducir, correspondiente, en una autoescuela.

2.º Para cumplir sus objetivos, la autoescuela debe poseer una estructura y formación adecuadas. Debe elevarse el nivel de formación de directores y profesores.

3.º La creación y puesta en marcha de una nueva autoescuela, debe responder a auténticas necesidades en función del número de habitantes y las distancias entre ellas, para garantizar una imagen que evite guerras contrarias a la eficacia.

4.º Deben facilitarse a las autoescuelas los medios para que a su frente este siempre un director titulado.

La formación de los profesores debe orientarse hacia los máximos niveles a partir de la planificación, a medio y largo plazo, comenzando por establecer un mínimo de 500 horas lectivas y una profunda revisión de las materias de estudio, partiendo de un mínimo de experiencia como conductor y una formación cultural básica y adecuada.

5.º Clara reconversión del Sector. Es imposible sostener una autoescuela con un mínimo nivel de docencia en las actuales condiciones económicas y de proliferación indiscriminada.

6.º Redacción de un nuevo Reglamento de Autoescuelas del que desaparezcan todos los vicios y defectos que presenta el actual, vigente desde 1984. El nuevo Reglamento debe tomar como coordenadas los Reglamentos de 1978 y 1982, así como las nuevas normas comunitarias (CEE) y estas conclusiones.

7.º Reforzar la figura del director, absolutamente necesaria en una autoescuela con una mínima estructura y capacidad docente, de forma que, al igual que en todas las autoescuelas de la CEE, el titular de ellas sea persona capacitada y titulada para ello.

8.º Equiparación del nivel de formación de profesores y directores al que se exige en los restantes países de la CEE.

9.º Definición de unos tiempos mínimos uniformes para las clases prácticas y teóricas. Establecimiento de un número mínimo de clases prácticas y de una duración mínima de los exámenes de circulación. Sin todo ello no se lograrán buenos conductores.

10.º Vuelta al sistema de exámenes mixtos —maniobras y circulación— si la Administración no es capaz de garantizar un número adecuado de funcionarios examinadores que permita la debida duración de los exámenes prácticos, cuyo desarrollo por las vías públicas, no deberá ser inferior a 30 minutos.

11.º Revisión del sistema de calificación de los exámenes teóricos. Revisión del sistema de cupos de examen y las limitaciones de trabajo impuestos a los profesores y autoescuelas por tales cupos.

12.º Mantenimiento de un Consejo Asesor de Enseñanza, paritario entre la D.G.T y las autoescuelas, a través de sus organizaciones legalmente constituidas.

13.º Mantenimiento de la edad mínima para la obtención del permiso de clase B en los 18 años y rechazo total a que pueda rebajarse esta edad, para conseguir así una mayor seguridad vial.

14.º Mantener el intervencionismo de la Administración pero en un justo término, que en ningún caso limite el ejercicio de la libre empresa ni de las actividades asociativas de carácter empresarial, si bien permita el seguimiento de una adecuada actuación de las autoescuelas.

15.º Rechazo total a la creación de cualquier tipo de autoescuela estatal o paraestatal, municipal o de otra índole oficial, salvo las pertenecientes a las Fuerzas Armadas y de Seguridad.

16.º La actividad y la propia dependencia orgánica de la D.G.T., están desfasadas en la actualidad. Se impone una profunda revisión de estos aspectos y la vinculación de tales funciones al Ministerio de Transportes o a una Secretaría de Estado con personalidad propia, adscrita a Presidencia. Igualmente, se pide la democratización del Organismo y su cese en la ingerencia que realiza en las actividades de las asociaciones empresariales legalmente constituidas.

17.º Se hace imprescindible una mayor participación de las Comunidades Autónomas en la problemática del tráfico y de la seguridad vial, que sirvan de filtro a las acciones unilaterales de la Dirección General de Tráfico.

18.º La formación y perfeccionamiento de directores y profesores y de los propios conductores, es una enseñanza especializada, amparada por la Constitución. No puede ser asumida en ningún caso y mucho menos en régimen de monopolio, por la Administración Pública, como está haciendo con los profesores, ni restringir la creación de puestos de trabajo, como actualmente.

19.º El fortalecimiento de las Asociaciones Profesionales de Autoescuelas como medio de resolver cualquier tipo de conflicto de intereses y de elevar el nivel del Sector, junto al de las personas que lo integran, en un ambiente de unidad y armonía, evitando ingerencias de la Administración.

20.º La expedición del permiso de conducir a prueba, con carácter provisional durante 2 años, es una modalidad ensayada con éxito y puesta en vigor en diferentes países como la República Federal Alemana, Noruega, etc. El Congreso ha estudiado con detenimiento este procedimiento y ha acordado que merece ser puesto en práctica el sistema a fin de lograr una mayor experiencia en los nuevos conductores a la hora de darles el permiso de conducir definitivo.

21.º El Congreso se ha dado por enterado del apoyo que las autoescuelas han encontrado en la CEOE, organización la más representativa de los empresarios españoles, en la que se encuentran confederados y espera que las mismas y sus organizaciones sigan contando con este apoyo.

22.º El Congreso acordó expresar su más enérgica protesta debido a que muchas de las provincias asistentes verán suspendidos los exámenes el día 30 de mayo, viernes, día hábil, para que los funcionarios puedan acudir al Congreso que organiza Tráfico, en Madrid, para suplantarse los acuerdos de los empresarios de autoescuelas y el grave perjuicio que se crea a más de 5.000 alumnos.

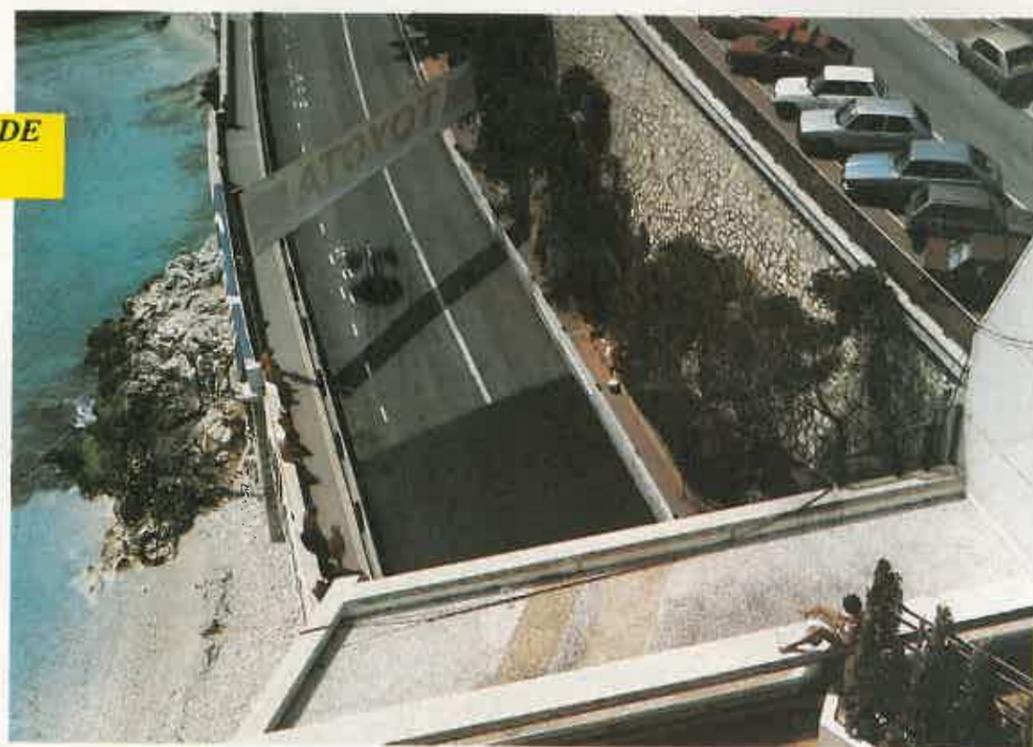
R OSIE,

Es la propietaria del bar Chatman y conoce desde hace treinta y cinco años el negocio del Gran Premio. Por su local han pasado Juan Manuel Fangio, Jim Clark, Graham Hill... Ahora, los pilotos ya no van por ahí. Se han convertido en marionetas de la industria, dice.



A L SOL DE LA RIVIERA.

Lo que para las mujeres de arriba es un placer, abajo, para los conductores, es un peligro. El sol les deslumbra cuando salen disparados del túnel. En esos momentos su velocidad es de 270 kilómetros por hora.



impresionante su capacidad de reacción y su sensibilidad a la velocidad, algo que Mohammed Alí definió en sus tiempos gloriosos: «Mi puño encuentra el vacío en la defensa del contrario antes de que mi ojo lo haya visto.» De forma muy pareci-

da funcionan los pilotos de Gran Premio, que tienen en común con un usuario normal lo que un astronauta con un conductor de locomotoras.

Procedente del agua se escucha un concierto de cientos de sirenas de los barcos.

Ha concluido la carrera, pero no el espectáculo. El vencedor recibe los honores, las calles se abren al público. Los jóvenes van en busca de reliquias, como trozos de goma o algún resto de carrocería, y miran asombrados los pasos cebrá práctica-

mente borrados. En el Casinó suenan de nuevo los trapaperras y al lado, en el hotel de París, el recepcionista toma nota de las reservas para el próximo año.

E. B. y R. K.
Fotos: B. Hoff

Motor 16 / 129

“Por una España sin accidentes”

KARTING

FORMULA-1 A ESCALA

Pilotos de la talla de Ayrton Senna, Keke Rosberg o Alain Prost, la élite de la Fórmula 1, dieron sus primeros pasos en los karts, esos cochecitos que a primera vista parecen de juguete y, sin embargo, son auténticas máquinas de competición.

EN el circuito permanente del Gran Karting Club cercano a Maspalomas, en la isla de Gran Canaria, tuvo lugar el Campeonato de España de Karting, 1 Gran Premio Marlboro, para los 100 centímetros cúbicos Senior, la categoría reina de esta especialidad tan desconocida del automovilismo. El vencedor fue Mariano Molina, quien brillantemente revalidó el título que ya estaba en su poder. Para ello tuvo que luchar con otro veterano, el cinco veces campeón

de España José Bisquert, y contener los embates de dos jóvenes promesas: Toni Viladomiu y Michael Vergers.

Los karts empleados en este campeonato son los de 100 centímetros cúbicos, que constituyen la categoría reina en España y prácticamente en todo el mundo. Ello a pesar de que el Mundial se corre con karts de 135 centímetros cúbicos y de que existan los llamados Superkarts, con motores de cuarto de litro y cambio de velocidades. Es en los 100 donde hay una más amplia repre-

sentación de fabricantes de chasis y de motores y en donde la lucha es más abierta. Los karts deben pesar en orden de marcha un mínimo de 125 kilos, piloto incluido, y los motores arrojan potencias cercanas a los veinte caballos a regímenes que se acercan a las veinte mil revoluciones. Este valor de potencia tal vez no asombre a quien lo compare con las motos de Gran Premio, donde una 80 c.c. rinde 30 caballos y



una 125 casi 50. Pero es que los karts carecen de cambio de velocidades y de embrague, con lo que el motor debe asegurar un par respetable desde un bajo número de reducciones, ya que de lo contrario se calaría y las motos antes citadas tienen un restringidísimo margen de revoluciones aprovechable.

Entre los fabricantes de motores más importantes cabe citar a Parilla, PCR y DAP. En cuanto a los chasis, su apa-

rente sencillez esconde estudiadas geometrías y elaborados repartos de pesos. Su conformación varía según los trazados en que se deban emplear, y dado que el kart carece de suspensión, deben procurar una cierta flexibilidad sin que por ello se vea grandemente afectada su rigidez. Es éste un compromiso de difícil solución. Como marcas más representativas están Birel, DAP, Tecno, Kali y Swiss-Hutless. Por último, una

palabra en lo tocante a los neumáticos, reproducción fiel a escala de los Fórmula 1. Como aquéllos, son también sin cámara, slicks, y se emplean distintas calidades de goma. En la actualidad los más competitivos son los Bridgestone y Dunlop, ambos de fabricación japonesa. Listo para correr, aunque luego haya que sumar motores de repuesto, recambios y distintos juegos de ruedas, un kart puntero para esta catego-



Los karts de 100 centímetros cúbicos dieron el espectáculo en el campeonato de España celebrado en Gran Canaria. Sobre estas líneas, Mariano Molina que revalidó su título. Su pilotaje y su máquina fueron superiores al resto.

GOTTA

(FRANCIA)

**RUEDAS DE ALEACION
DESMONTABLES**

**TURISMOS-TODO TERRENO
COMPETICION**

PALMARES

2 Veces ganador 24 Horas de Le Mans.

4 Veces ganador Rallye de Montecarlo.

15 Veces ganador de Grandes Premios de Fórmula 1.

¡la nueva imagen!



**ALEACIONES
LIGERAS
EUROPEAS. S. A.**

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

DEPORTE

ría cuesta cerca de cuatrocientas mil pesetas: unas doscientas el chasis, ciento cincuenta el motor y veinte mil cada juego de neumáticos.

El escenario en que se disputó la prueba, el citado Gran Karting Club, es un trabajoso y exigente circuito en el que prácticamente no hay ninguna recta, con lo que el piloto no tiene ni un momento de respiro. Por ello, los chasis y neumáticos eran solicitados al máximo y de un perfecto reglaje del primero dependía el lograr un buen tiempo.

Tras los entrenamientos cronometrados, los pilotos son divididos en cuatro grupos, disputándose a continuación seis mangas clasificatorias con dos grupos en cada una de ellas. De este modo y junto con una repesca, los treinta mejores acceden a las tres finales, de las que los dos mejores resultados darán la clasificación final. Tras las clasificatorias, Molina y Bisquert se colocaban en primera fila de la final, con Vergers y Viladomiu en los dos siguientes puestos. Este cuarteto, dos veteranos y dos jóvenes de dieciséis años, iban a ser los máximos protagonistas acaparando toda la atención.

En la primera final, Molina mandó las operaciones hasta dos tercios de la misma. En ese momento, Bisquert, que le había seguido como su sombra, le hizo un magistral adelantamiento en un lugar en que Molina no se lo esperaba. Bisquert ganaba la manga, Molina era segundo, y entre los jóvenes Vergers mantenía a raya a Viladomiu. En la se-

gunda se podía jugar el Campeonato, pues si volvía a ganar Bisquert, éste era el nuevo campeón. Molina volvió a tomar la salida de modo irreprochable, colocándose líder. Todos esperaban la reacción del levantino Bisquert. Sin embargo, esta vez no pudo seguir al catalán: el neumático delantero izquierdo, el más solicitado, no soportó el esfuerzo, y Bisquert se vio impotente para mantener el ritmo impuesto por Molina. La tercera manga sería decisiva. En ella, de nuevo Molina se destaca desde el banderazo, pero en esta ocasión Bisquert se rezaga. Todos están pendientes de su posible remontada y del duelo que podría proponerle a Molina en el caso de que lograra darle alcance. Ello no se sabrá nunca, puesto que el motor del cinco veces campeón de España no pudo soportar el esfuerzo. Molina podía respirar más tranquilo. Sin embargo, detrás suyo había un hombre que acaparaba la atención: Viladomiu, éste, que pudo disponer de gomas nuevas para la tercera final —el número de neumáticos a emplear está limitado—, estaba plétórico de facultades: alcanzó a Molina y ganó la manga, con lo que finalmente era tercero de la general absoluta.

Echeandia, primer tinerfeño, y Schulze, primer grancanario, son los mejores locales, aunque los nervios traicionaron a pilotos isleños como Bravo o León, que podían aspirar a más. Las carreras son las carreras.

Texto y fotos: J. L. Aznar

RELEVO GENERACIONAL

Mariano Molina, de Lloret de Mar, tiene treinta años de edad y se dedica profesionalmente al karting en cuanto que regenta una pista y un comercio dedicados a ello. Corre desde hace cinco años y en su palmarés cuenta con cuatro campeonatos regionales y ahora con tres nacionales de diversas categorías. En el futuro le gustaría correr en rallyes y piensa permanecer en el karting hasta que vea que deja de ser competitivo. El levantino José Bisquert, el hombre más representativo de nuestro karting, tiene treinta y ocho años. Es de Javea, donde trabaja como mecánico especialista en náutica. Hace diecisiete años que corre y a sus

Los jóvenes pisan fuerte
Michael Vergers, una de las revelaciones.



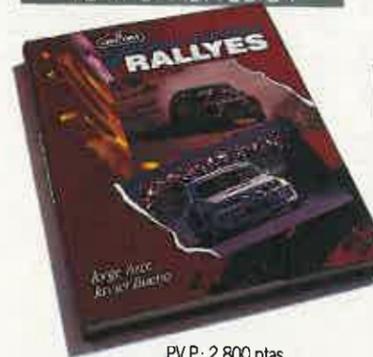
cinco títulos nacionales añade diez de Levante.

Corre por afición y su mejor momento lo tuvo en 1979 cuando pudo ser subcampeón de Europa y en el Mundial de Estoril de ese año rompió cuando iba cuarto. Utilizaba un chasis que la DAP le prestó: lo había desechado un tal Ayrton Senna da Silva...

Toni Viladomiu, barcelonés afinado en Mallorca donde su padre regenta una pista de karts, estudia COU y tiene diecisiete años, pese a que el DNI le hace un año más joven. Empezó a correr con doce años, es subcampeón nacional junior del pasado año y terminó 15 del Mundial Junior. Este es su primer año en senior y en cuanto a su futuro no se atreve a hacer pronósticos. También corre por vez primera en Senior Michael Vergers, que el año pasado fue sexto en el nacional de junior. Corre desde los diez años más en kart, para luego correr en Fórmula Ford en Inglaterra. Este año piensa salir al extranjero, como ya lo hiciera el pasado, al igual que Villadomiu.

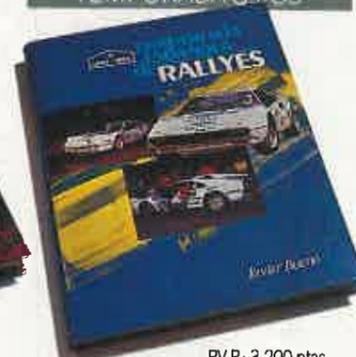
CUANDO UN RALLYE ACABA EMPIEZA SU HISTORIA.

TEMPORADA 83/84



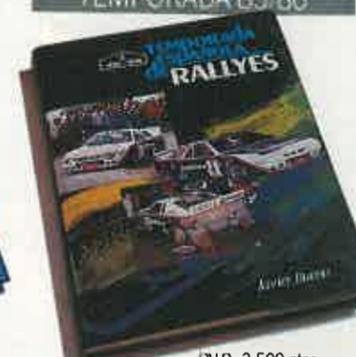
P.V.P.: 2.800 ptas.
"Genito y Zanini, para dos títulos".

TEMPORADA 84/85



P.V.P.: 3.200 ptas.
"Un Ferrari en España".

TEMPORADA 85/86



P.V.P.: 3.500 ptas.
"La confirmación de Serviá".

Llegó a meta. Se acabó.
Terminaron las emociones, los nervios, las alegrías...

El rallye pasó a la historia. O entró en la leyenda. O cayó en el olvido.
TEMPORADA ESPAÑOLA DE RALLYES revive ahora para Vd. todos los rallyes del año. Uno por uno. Km. a Km. Tramo a tramo.

TEMPORADA ESPAÑOLA DE RALLYES le ofrece la información más precisa, completa y documentada a través de 1.000 páginas. Y de 1.300 fotografías. Con

OFERTA ESPECIAL

Tres volúmenes (83, 84 y 85):
sólo 7.600 ptas. **Ahorre 1.900 ptas.**
Dos volúmenes (84 y 85): sólo 5.600 ptas.
Ahorre 1.100 ptas.
Volúmenes sueltos, al precio indicado
(IVA y gastos de envío incluidos)

los datos, estadísticas y resultados imprescindibles para que Vd. sepa qué pasó en realidad. Dónde, cuándo y cómo. Para que conozca quién es quién en el mundo de los rallyes. Y por qué.

Para que con el tiempo, no le vengan con historias.

TEMPORADA ESPAÑOLA DE RALLYES

Todos los Rallyes. Con historia.

BOLETIN DE PEDIDO

Enviar este cupón a: **NOVA PRESS DISTRIBUIDOR**
Apdo. de Correos 61131. 28080 MADRID.

Adjunto talón nominativo envío Giro Postal

- Envíenme el ejemplar del año al P.V.P. de ptas.
- Envíenme DOS ejemplares (años 84 y 85) al P.V.P. de 5.600 ptas.
- Envíenme TRES ejemplares (años 83, 84 y 85) al P.V.P. de 7.600 ptas.

Para cualquier consulta o reclamación, dirigirse al editor:
TEMPORADA ESPAÑOLA DE RALLYES. C/ Puerto Rico, 29. 28016 MADRID.
M-61

RALLYE DE LLANES UN GOLPE DE SUERTE

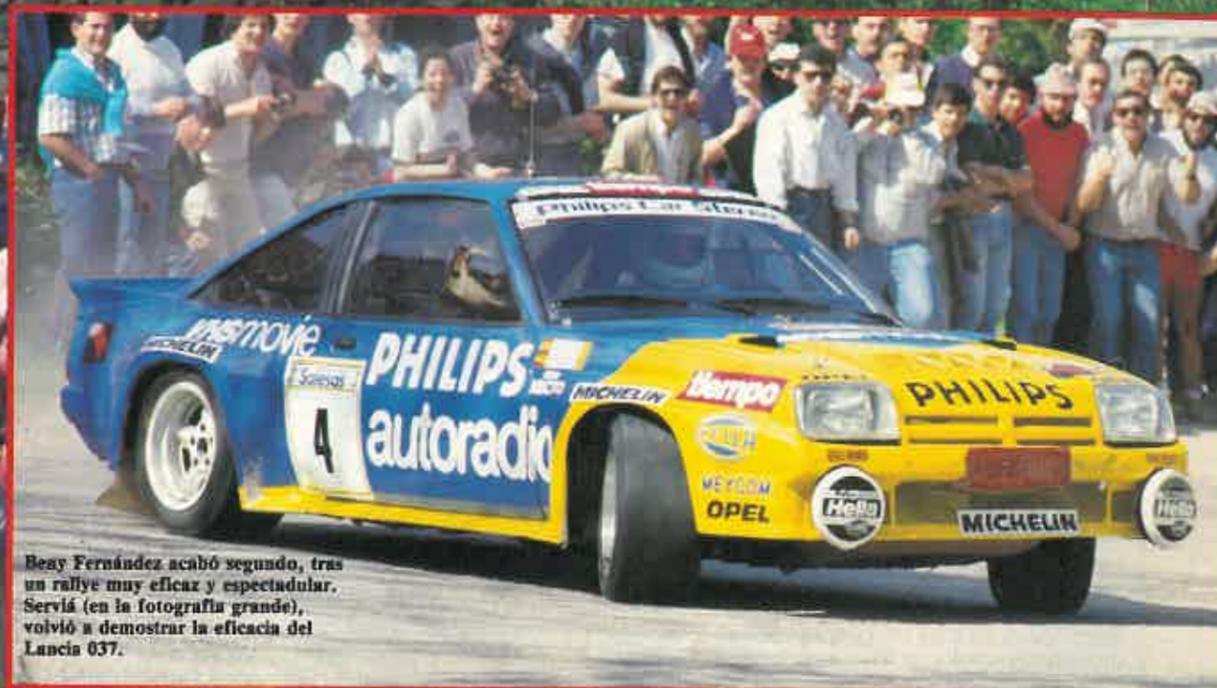
CUANDO a tres tramos del final Salvador Serviá conocía el incidente que alejaba de la victoria a sus dos rivales, sin duda pensaría en la racha de suerte que está teniendo en los últimos meses. Pero, con toda honradez, no sólo está siendo la fortuna la causante de su privilegiada oposición en el campeonato, sino también su categoría y, sobre todo, su tesón en no dejar respirar a sus rivales, lo que a menudo les lleva a cometer errores como los vistos en Llanes. No olvidemos que en la bella localidad asturiana, Serviá ya había ocupado el liderazgo cuando se habían celebrado las tres primeras pruebas.

Tras no pocas vicisitudes, Serviá pudo al fin tomar la salida, con su coche habitual, llegado de Italia sólo diez ho-

ras antes de la salida, sin reglas y con la incógnita de su estado tras el golpe de su conductor (no Salvador) en el Costa Esmeralda. Con un motor más potente y afinado, las suspensiones y los frenos nunca estuvieron a gusto del gerundense, que llevó a cabo numerosas modificaciones en los reglajes sin encontrar los satisfactorios.

Sainz utilizaba el mismo coche que en Córdoba (la carrocería más moderna), Zanini un cambio de serie reforzado y ya con desarrollos más cortos (una punta de 200) y Beni el Manita más ligero y potente de cuantos dispone el equipo, al que también se sumaba Arque.

En los primeros tramos Sainz quiere dejar las cosas sentenciadas, pero no puede distanciar a Serviá, que apenas



Beny Fernández acabó segundo, tras un rallye muy eficaz y espectacular. Serviá (en la fotografía grande), volvió a demostrar la eficacia del Lancia 037.



muy incisivo, lo que le hizo perder tiempo, hasta el abandono final Loza, con el Kadett oficial, cada día va mejor. Al final, bajo la lluvia, marcó excelentes tiempos, pero había perdido demasiado tiempo en un despiste.

A falta de dos tramos, Bassas estaba en cabeza, con 1,43 segundos de ventaja. Cuando comienza a llover, Moratal arriesga el todo por el todo en los dos



Bassas estrenaba coche
Por lo menos logró finalizar

últimos tramos, venciendo en grupo A por sólo cuatro segundos y poniendo una vez más de manifiesto su extraordinaria clase.

Entre los coches de grupo N, Colomer dominó en todo momento a Pino, que no acaba de encontrarse a gusto en el Ford Escort Turbo. Entre los Corsa Sangrador y Otero se pelearon durante toda la noche, con triunfo final del primero; y entre los Ibiza, tras los abandonos de Calmet y Holke (ambos por rotura de palier), triunfo de Aragón, que se afianza en el campeonato.

J. M. Cernuda

Fotos: Ramón Rodríguez

CLASIFICACIONES

1. Serviá-Sabater (Lancia 037), en 2 horas 29 minutos 41 segundos; 2. Beny Fernández-Orozco (Opel Manta 400), a 3-35; 3. Arqué-Montanyola (Opel Manta 400), a 4-42; 4. Zanini-Autet (Ford RS 200), a 6-11; 5. Moratal-Rodríguez (Peugeot 205 GTi), a 11-28, 1.º grupo A; 6. Bassas-Mas (Alfa GTV), a 11-32; 7. Loza-Larrarte (Opel Kadett GSi), a 17-10; 8. Colomer-Montaño (Renault 5 GT), a 19-10; 9. Pino-Marcos (Ford Escort RS), a 20-01; 10. Sangrador-Gutiérrez (Opel Corsa), a 20-16.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1. Serviá (908 puntos); 2. Beny Fernández (848); 3. Moratal (494); 4. X. Domingo (440); 5. Salaz (426); 6. Pradera (400); 7. Colomer (368); 8. Piñón (314); 10. Bassas (276).

En esta clasificación se han sumado los puntos obtenidos en pruebas en el extranjero: Serviá (320 en Montecarlo) y Beny (280 en Bulgaria). Teóricamente, estos puntos no pueden contabilizarse hasta que el piloto no haya participado en ocho pruebas en España.

ASPAR-NIETO

SIGUE LA DUDA

TRAS una reunión mantenida la semana pasada, los responsables de Derbi han anunciado que hasta pasados dos grandes premios más (Austria y Yugoslavia) no se tomará la decisión definitiva de cuál de sus dos pilotos estrella, Jorge Martínez «Aspar» o Angel Nieto, recibirá el apoyo del resto del equipo para la obtención del título mundial en la cilindrada de 80 centímetros cúbicos. Lo que sí está claro es que la decisión se tomará en base a uno de estos dos pilotos, no entrando en el juego Manuel Herreros «Champi», a pesar de comandar el Mundial actualmente. Así pues, dos grandes premios más que pueden ser muy beneficiosos para Stephan Dorflinger, máximo rival de las Derbi y en los que habrá que ver de lo que son capaces los pilotos de la marca española.

VETERANOS

TROFEO PEGASO

EL coleccionista García Andrés, con un Hispano Suiza de 1916, fue el ganador del Trofeo Pegaso al coche más antiguo del IV Rallye Ciudad Rodrigo, celebrado el pasado fin de semana. El trofeo al conductor más veterano fue concedido a José Iveys Serna, que conducía un Citroën 5 CV de 1921. El premio al coche más antiguo fue para un Ford T de 1915, de Roberto Coll. Los coches, en total 29 vehículos, partieron de distintas ciudades de España y Portugal, concentrándose todos en Ciudad Rodrigo, desde donde realizaron un recorrido conjunto, que pasó por los pueblos de La Fuente de San Esteban, Vitigudino, Vilvestre, Barruecopardo, Lumbrales y San Felices de los Gallegos.



Boxes



● La cámara de Esteban Delgado captó la «levitación» de Eduardo de Aysa en la última carrera de Calafat, vuelco originado por un problema en el repartidor de frenada.

● Con toda probabilidad, Sems-Yamaha va a presentar un equipo de lujo en la Baja Montesblancos. Dos de los pilotos estrella de la marca, Carlos Mas y Toni Elías, pilotarán la moto que el primero utilizase en el París-Dakar.

● Salvador Cañellas tiene muy avanzado el proyecto de participar en la Baja con un Lada, en el cual ya está trabajando. Otro Lada será el de Eugenio Casas, quien empleará el vehículo que utilizó en el Rallye del Atlas. Por otra parte, Jorge y Hansi Babler van a sustituir a Begoña y Susi en el segundo Nissan Patrol turbodiesel, en la Baja Aragón. Las niñas habían pedido a Nissan que reconsiderara su status «amateur» en el equipo, lo que no ha sido contemplado por sus responsables, rompiéndose una relación larga y fructífera.

● El piloto vasco Andrés Vilariño ha ganado la carrera en cuesta de Rechberg en Austria, cuarta prueba puntuable para el Campeonato Europeo de Montaña. Vilariño, a los mandos de su barqueta Lola BMW, se impuso a pilotos tan importantes como el alemán Steinger o los italianos Nesti y Calella, además se hizo con el récord absoluto de la prueba.

● Bobby Rahal fue el ganador de las Quinientas Millas de Indianápolis, a los mandos de un March 86 C, con motor Cosworth del equipo Truesport Racing. Kevin Cogan quedó en segundo lugar a un segundo y cuatro décimas, siendo tercero el colombiano Roberto Guerrero.

● El piloto suizo Marc Surer ha sufrido un grave accidente con su Ford RS 200 en el Rallye de Hesse, a consecuencia del cual perdió la vida su copiloto Michael Wyder. Surer, que a la hora de cerrar estas páginas sigue muy grave, sufrió rotura de pelvis, de ambas piernas y graves quemaduras.

¿QUIEN DICE QUE LAS COMPARACIONES SON ODIOSAS?

	Cilindrada	Potencia	Nº velocidades de serie	Bloqueo diferencial de serie	velocidad Máxima	Consumo 90 Km/h.	* PRECIOS F.F.
LADA NIVA	1.570 cc.	76 CV	5	SI	132 Km/h.	9,8 l.	1.066.647
SUZUKI SJ-410-JS	970 cc.	45 CV	4	NO	110 Km/h.	8,9 l.	926.100
PATROL CORTO 4 cilindros	2.820 cc.	76 CV	5	NO	126 Km/h.	11 l.	1.854.500
LAND ROVER 88 LIGERO	2.286 cc.	61 CV	4	NO	105 Km/h.	9,9 l.	1.286.000

Fuente de información: Revistas especializadas, excepto * (GANVAN).



Para situar tus metas mucho más lejos necesitas un automóvil incomparable.

Un todo-terreno con fuerza, potencia, comodidad y durabilidad demostrables. Cualidades que debes de sopesar en relación con el precio porque disfrutar del mejor todo-terreno es más una cuestión de inteligencia que de dinero.

Así conseguirás un coche del que sólo tendrás que preocuparte de tu aventura mientras tengas suelo bajo sus ruedas.

Un coche como el Lada Niva 4 x 4. Compáralo. Saldrás ganando en todos los terrenos.



LADA IBERICA, S. A.
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA. LADA
Julian Camarillo, 26. Tels. (91) 204 67 46 / 71 81 9



Jesús Pareja fue segundo con Oscar Larrauri y Joel Goubier.



Emilio Villota y Fermín Vélaz fueron cuartos, respaldados por George Fouche.



Francisco Romero debutó en Sport Prototipos con un décimo puesto.

24 HORAS DE LE MANS

ESPAÑA TAMBIÉN GANO



MIENTRAS que la selección española de fútbol comenzaba su actuación en el Mundial de México con una derrota ante Brasil, los pilotos españoles conseguían un magnífico resultado en Las 24 Horas de Le Mans. Jesús Pareja terminó en segunda posición,

Villota y Vélaz, en la cuarta, y Paco Romeo, en su debut en una competición de Sport-Prototipos, en la décima. Un resultado que hubiera podido ser todavía mejor sin los problemas que a última hora afectaron a los dos Porsche de John Fitzpatrick —los que conducen Villota, Vélaz y Romero—, que

les hicieron perder algún terreno. Porque al cumplirse los tres cuartos de carrera, detrás del coche de los futuros vencedores, Bell, Stuck y Holbert aparecían Pareja en segunda posición, seguido de Villota y Vélaz en tercera. Por entonces, Paco Romero era sexto. A partir de ese momento Villota y Vélaz

LE MANS, EN BREVE



Jesús Pareja rodeado por las chicas de Hawaiian Tropic, que no se pierden Le Mans.

● Muchos cambios entre las formaciones de los equipos habituales del Mundial de Sport-Prototipos. Al margen de que la larga duración de la prueba ha hecho recomendable la formación de equipos de tres pilotos en lugar de dos, para esta famosa prueba los equipos suelen aceptar la participación de un tercer piloto, cuya concurrencia es recomendable debido a la gran duración de la prueba.

● Los equipos oficiales suelen seleccionar a sus terceros pilotos con anterioridad a los primeros entrenamientos. Los demás suelen contratarlos en el mismo circuito, los días de las verificaciones. Durante esos días es curioso ver todo un batallón de pilotos, con su maletín en la mano, a la busca de un volante. En el maletín guardan las pegatinas de su patrocinador con las que decorar el coche y el dinero que éste aporta para que puedan pilotar.

● Emilio Villota y Fermín Vélez tuvieron que acoger a uno de estos pilotos del maletín en el último momento. Juan Fernández, que debía haber conducido con ellos en esta carrera, renunció a hacerlo después de haber probado el coche. Se consideró demasiado lento y no quiso ser una rémora para sus compañeros. Una lección más de honestidad por parte del veterano piloto.

● El hombre escogido para formar parte del equipo español fue el joven George Fouché, que después de dos temporadas en el equipo Kremer, este año no tenía volante.

● También hubo tercer piloto en el coche de Pareja y Larrauri. En este caso el escogido fue el francés Joel Gouhier, un viejo conocido de Jesús Pareja por haber corrido juntos en la Copa Europea Renault Turbo.

● Porsche sólo ha inscrito en esta

carrera un coche con el cambio semiautomático PDK, de cuya fiabilidad no se fían todavía completamente.

● El equipo Porsche Brun, al que pertenece Pareja, sigue teniendo problemas con los neumáticos Michelin, que es el único en utilizar. Thierry Boutsen acusaba a las cubiertas de su salida a primera hora de la noche. Para remediar el problema, la próxima semana tendrán una sesión de entrenamientos en las pistas de Michelin en Clermont Ferrand para adaptar mejor los neumáticos al coche.

● Es prácticamente segura la carrera en el circuito de Jerez en la primera mitad del mes de agosto. El único problema que subsiste es el de las fechas, por la coincidencia en las 24 Horas de Spa de Turismos y el Gran Premio de Hungría de Fórmula 1. En estos momentos es el 10 de agosto la fecha que parece más probable.

● También es prácticamente seguro que no habrá carrera en el Jarama. El RACE, al haberles asegurado que la fecha del año que viene —el 15 de mayo— la tienen asegurada, pasa de organizarla también este año.

● Jesús Pareja tiene diversas ofertas para participar en las 24 Horas de Spa. Además de la posibilidad de formar equipo con Villamil y Sasiambarrena en el Alfa Romeo de éstos, Gouhier le ha ofrecido pilotar con él un Mercedes 190 preparado por Snobeck, y Larrauri compartir con él un BMW.

El duque de Kent fue a seguir a los Jaguar.



Derek Bell en un repostaje. El británico ha conseguido su cuarta victoria en Le Mans y Al Holbert, la segunda.



Esta vez Jost no pudo batir a los Porsche oficiales. Ludwig-Barilla-Winther rompieron el motor después de haber mandado media carrera.



Los dos coches de John Fitzpatrick terminaron la carrera. El Danone tuvo problemas de turbo y al de Casino de Marbella le falló un cilindro.

comenzaron a perder terreno por causa del turbo, que no daba presión suficiente. Esto les impidió resistir el ataque del segundo coche del equipo Jo, est, conducido por los norteamericanos Follmer, Morton y Miller, que al final terminaron por arrebatarles la tercera posición. En cuanto a Paco Romero, los males de su coche fueron más graves, pues prácticamente todo el cuarto final de la prueba lo hizo con un coche cuyo motor funcionaba sólo en cinco cilindros. A una hora del final tuvieron unos momentos de angustia, al romperse un buje pero los mecánicos pudieron poner en el coche en orden de marcha para que pudiera hacer las seis vueltas. El cuidado con que tuvieron que conducir los componentes del equipo y la media hora que estuvieron parados en boxes les hicieron perder cuatro puestos.

Para los organizadores de Le Mans,



Los Jaguar fueron los grandes derrotados. Les faltó experiencia en Le Mans.

esta edición ha sido de recuperación. Al término de la carrera, un portavoz del Automóvil Club del Oeste anunció que habían pasado por taquilla 170.000 espectadores, una cifra que hacía años que no se alcanzaba y que si bien está lejos de los 320.000 que llegaron a contabilizarse en las épocas de los duelos Ferrari y Ford, pero que dobla con creces la de 80.000 espectadores que acudieron el año pasado.

La causa de esta recuperación del atractivo de la prueba debe estar sin duda en la vuelta de Le Mans de los Jaguar, aureolados además con la victoria en Silverstone. Cuando menos hizo acudir en masa a los aficionados británicos, que llenaron el circuito con sus banderas nacionales y de Jaguar, al final, aceptaron su derrota paseando pancartas en las que prometen volver el año que viene para asistir entonces al triunfo de sus coches.

Lo cierto es que los Jaguar no han sido rivales en esta ocasión para los Porsche. Le Mans es una prueba que plantea problemas específicos que la marca británica no tenía contabilizados. Para empezar, en entrenamientos, la larga recta de Hunnadières, donde sólo la potencia cuenta, se tuvieron que con-



4. TERTRE Se toma en tercera y aunque tiene aspecto de ser muy lenta, cortando por el vértice no lo es tanto. Su amplia salida permite salir rápido y alcanzar mejor velocidad en recta.



5. HUNAUDIÈRES Para recorrer sus casi seis kilómetros se necesita algo menos de un minuto, ya que se alcanzan los 384 kilómetros por hora. Durante la noche hay un

efecto muy impresionante, ya que los badenes impiden verla completa, y al pasar cada uno de ellos parece que se encienden los reflectantes del tramo siguiente lo que da una sensación de profundidad. No se puede descansar, pues los neumáticos radiales hacen que el comportamiento del coche sea zigzagueante. Sólo ver el cuentavueltas buscando más velocidad te quita la sensación de peligro o soledad que se pueda tener. En esta edición cualquier disculpa ha sido buena para tratar de olvidar las huellas del accidente de Jo Gartner.



6. MULSANNE A 870 metros del final de la larga recta viene la curva de Hunaudières que aparando se puede tomar a fondo, con apuros, pero te-

niendo presente que inmediatamente después hay un rasante y la frenada más impresionante del mundo de las carreras para entrar en Mulsanne, ya que supone una deceleración de 330 kilómetros por hora. Sigue siendo una curva peligrosa pese a las modificaciones llevadas a cabo que no han logrado mejorar su seguridad. A la salida de la curva hay que prestar mucha atención a las pancartas de señalización que son la única información que el piloto tiene de lo que está pasando. En

ellas se marca el tiempo invertido en la vuelta anterior, el número de vueltas que faltan para el repostaje y la posición que se ocupa en carrera. La velocidad de entrada es de 131 km/h. y la de salida de 163 km/h.

CUARTO EN LE MANS

Por Emilio de Villota

HA sido como un sueño. Siempre había soñado disputar Le Mans en las condiciones que lo he hecho este año. Miles de veces había asistido como espectador al paso de los coches por el puente Dunlop para a continuación apurar la frenada de las eses de La Foret.

Antes de este año había venido a Le Mans en tres ocasiones. La primera con el Lola Ford, formando equipo con Juan Fernández y Guy Edwards. Tuve una salida de pista en Arnage que nos retrasó algo para reparar la carrocería, y tuvimos además muchos problemas de cambio. Logramos terminar, pero retrasados. Al año siguiente volví con el Grid, pero el motor cedió en la primera hora de la carrera. En el 83 también estuve en Le Mans. Me habían llamado pero al final llegó otro piloto con patrocinador y me quedé sin correr.

Este año todo ha funcionado bien. Lástima que al final el coche fuera un poco más lento, lo que nos ha impedido defendernos del segundo coche de Jost. La presión del turbo apenas llegaba a uno, pero lo cierto es que el motor estaba entero.

Mis compañeros en esta ocasión han sido Fermín Véllez y George Fouché. A este último lo incorporamos al equipo en el último momento para cubrir la baja de Juan Fernández, que no quiso seguir después de haber dado tan sólo dos vueltas de entrenamientos. Pienso que su decisión ha sido dura, pero acertada. En las dos vueltas que dio no logró hacerse a las sensaciones que se sienten en este coche ni a la visibilidad, muy diferente a la ligera barqueta de montaña que él conduce habitualmente. Fouché es un piloto seguro y experimentado pese a su juventud, que tiene en su palmarés un quinto puesto el año pasado.

Fermín, que ha sido la primera vez que corría en Le Mans, se ha encontrado algo incómodo. Ha padecido problemas de mareo. Y lo comprendo porque yo también lo pasé mal en uno de los relevos de la noche en que Fouché y yo hicimos dos horas seguidas.

La carrera ha sido francamente muy dura, pero para nosotros todo ha funcionado bien.



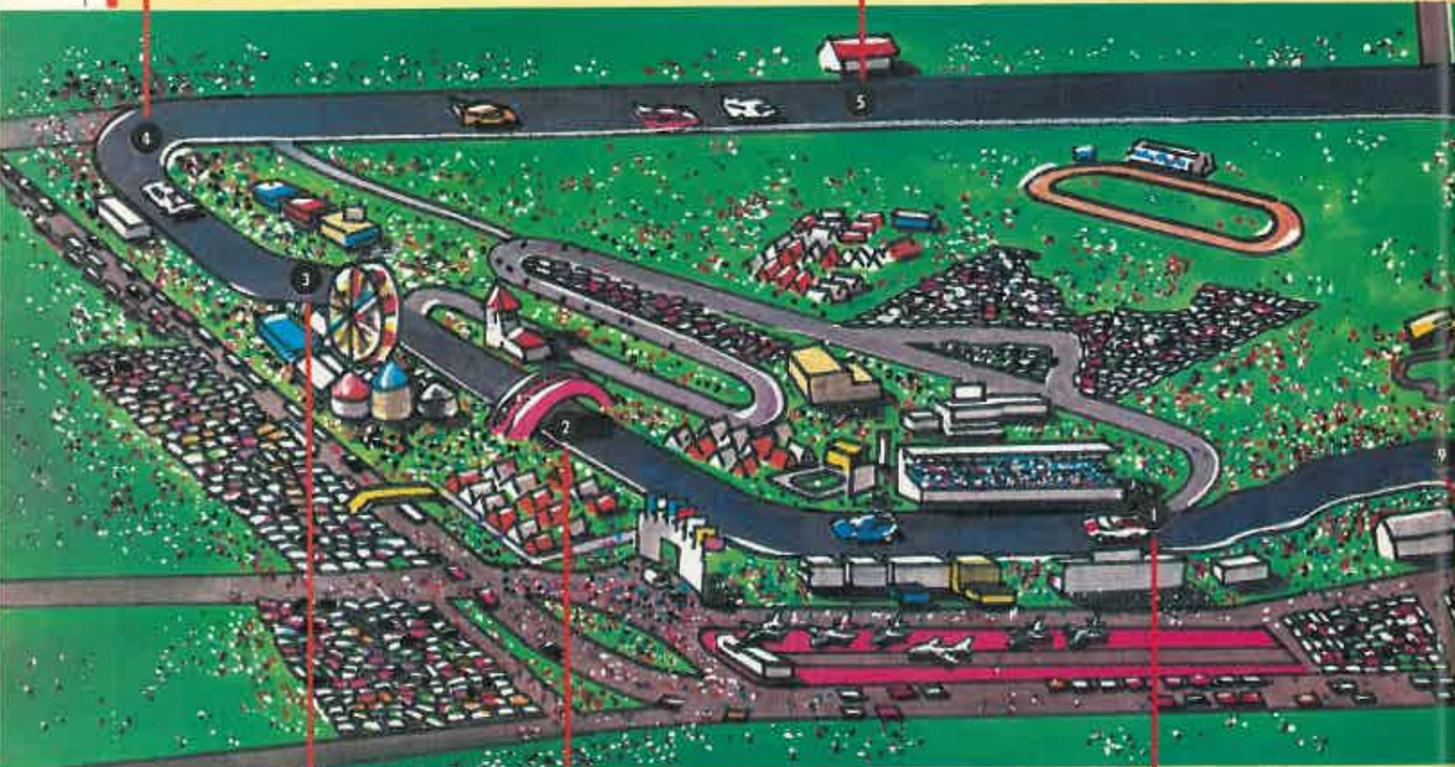
7. INDIANAPOLIS Es otra de las zonas que se parece a un tramo de montaña rusa. Hay que frenar a 150 metros de la primera curva y reducir a cuarta para, en medio del pico, meter tercera y tomar la izquierda de trazado completamente plano con riesgo de pasarse de frenado. Se pasa a 190 km/h.



8. ARNAGE La única vez que me he salido fuera de la pista en Le Mans fue precisamente en esta curva en 1981. Por ser el viraje más lento nos podemos dejar llevar por un exceso de confianza y pasarnos de frenada. Además, el piso está muy rugoso en la salida y descontra el coche en plena aceleración. Desde aquí hasta el viraje Porsche continúa el mal estado de la pista y esto lo hace el sitio más agotador del circuito, ya que el coche sufre desplazamientos laterales de más de medio metro.



9. VIRAJE PORSCHE Este tramo final es también el más difícil, ya que a la curva de doble radio le sucede una S muy rápida al final de la cual se encuentra una izquierda delicada con el peralte en sentido contrario. Después viene el golpe final de este trazado: las chicaneas, especialmente comprometidas por su falta de referencias y en las que es muy fácil pasarse de frenada, particularmente por la noche.



3. S. DEL TERTRE O DE LA FORET Se frena en los 150 metros y se toma en tercera. Aunque parece una chicane, es rapidísima.



2. PUENTE DUNLOP Espectáculo grandioso para el piloto que ve debajo todo el ambiente que rodea el circuito, la feria y la grandiosa de la S. La Foret.

1. BOXES A lo largo de las 24 Horas cada piloto tiene por lo menos tres o cuatro ocasiones de verdadero peligro cuando circula por boxes, ya que hay demasiadas personas moviéndose por ellos. Al salir de la línea de boxes como si salieras a un escenario entras rápidamente en carrera, ya que el



carril de deceleración es demasiado corto. La salida de las 24 Horas de Le Mans, tipo Indianapolis, es muy segura y la subida hacia el puente Dunlop muy espectacular.

formar con puestos de segunda fila, detrás de los Porsche oficiales. Después, en carrera, a duras penas podían mantener el ritmo de marcha de los Porsche de cabeza.

Despejada la incógnita de la competitividad de los Jaguar, la lucha por el primer puesto se centró entre los Porsche oficiales y el del equipo Jost, conducido por Ludwig-Barilla-Winther,

Los veteranos americanos Follmer y Morton arrebataron el tercer puesto a Villota.



vencedor de las dos últimas ediciones. Sin problema de consumo, los coches oficiales consiguieron esta vez mantener el ritmo y al final el coche de Jost acabó rompiendo el motor. El equipo Rothmans también dejó sus víctimas en el campo. En la primera fase de la carrera, Schuppan-Olson rompieron el motor, mientras que a las cuatro de la madrugada, desaparecía el coche de

Mass-Wollek, al que se había subido también Schuppan, al involucrarse en el accidente con el Ecosse de Wilds-Mallok.

Tras el abandono de Jost, Bell-Stuck-Holbert se quedaron solos en cabeza, con nueve vueltas de ventaja sobre Larrauri-Pareja-Gouhier, que lo único que pudieron fue recuperar una vuelta antes del final.

El antiguo equipo de Pareja terminó quinto. Lassig fue respaldado por Ballabio y Wood.



Por detrás, destacar el comportamiento del Porsche 961 —959 en versión de calle—, de René Metge y Claude Ballot Lena, que al final fueron séptimos, aprovechándose del problema de Paco Romero y compañía. En la categoría C.2, después del abandono del Ecosse de Mallok-Wilds, el Gebhart de Harrower-Clements-Dodd se impuso, aprovechándose de los problemas del

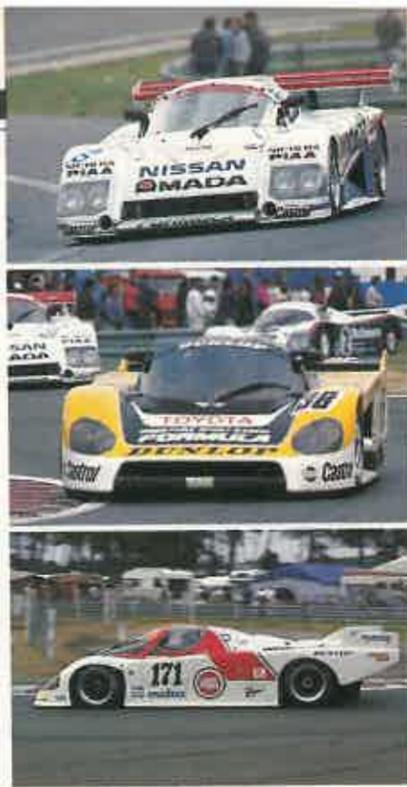
JO GARTNER

La carrera se vio enlutada por el accidente mortal del austriaco Jo Gartner, uno de los pilotos más rápidos del momento. Concretamente, su última carrera, en Silverstone, fue sensacional, siendo el único piloto que fue capaz de seguir el ritmo del Lancia y los Jaguar de cabeza en la primera fase de la carrera.

El accidente ocurrió hacia las cuatro de la madrugada, justo cuando se acababa de cubrir la mitad de la carrera. Tuvo lugar en la curva rápida que da acceso a la recta de Hunaudieres. Es probable que hubiera algo de aceite en la pista, porque, poco antes, el Ecosse de Wilde y Mallock había hecho un trompo en el mismo sitio, y cuando trataron de recuperar el coche fueron embestidos por el Porsche de Wollek-Mass-Schuppan, que tuvo que abandonar por los daños sufridos en el golpe.

Poco después llegó Gartner, derrapó, tocó el guardarraíl, perdió el capot trasero y, a continuación, el coche despegó, volando fuera de la pista para incendiarse a continuación. Gartner murió en el acto.

Nacido en 1954, se destacó en Fórmula 2, en 1983, en la que ganó dos carreras. Al año siguiente pasó al equipo Osella de Fórmula 1, en el que estuvo media temporada antes de



Los japoneses invadieron Le Mans. Los dos Mazda abandonaron; de los Nissan terminó uno; y el Dome Toyota fue el mejor clasificado.

Pontiac Fiero de Gordon Spice, Ray Bellm y Jean Marie Martin.

Volviendo sobre los españoles queremos detallar su participación en la prueba. Pareja apenas rodó en los entrenamientos. Sólo pudo dar dos vueltas en seco y logró un tiempo de 3-33-57, que es bueno. En carrera llegó a mantener un ritmo entre 3-30 y 3-33 cuando el coche rodaba bien. No tuvieron problemas aunque en ocasiones el motor del coche no tomaba temperatura. Fueron los únicos supervivientes del equipo Brun, que perdió el coche que él mismo conducía por avería de motor y el otro por accidente, al salirse Boutsen en la primera chicane del viraje Ford.

Villota, Vélez y su compañero circunstancial, George Fouché, tuvieron constantes problemas con el turbo, que subía de presión, durante los entrenamientos, al margen de que el coche no se tenía bien. Para la carrera el problema fue resuelto y no hubo incidencia hasta que con la mañana del domingo la presión del turbo comenzó a bajar hasta quedarse por debajo de una atmósfera. Emilio y Fouché dieron muestra de buena resistencia física, mientras que Vélez acabó agotado y medio mareado por los saltos que el coche da en

El Porsche 961 (959) terminó el séptimo



los rasantes que tiene el circuito. Villota hizo el tiempo de vuelta rápida en entrenamientos, Vélez rodó en 3-41-55 y Fouché en 3-55-43.

En cuanto a Romero, que formaba equipo con los franceses Alliot —autor del tiempo de entrenamientos—, consiguió un tiempo de 3-56-86. Trollé rodó en 3-37-92. En su último relevo se rompió un buje, que debió ser cambiado. Alliot condujo el coche en la última media hora, a baja velocidad hasta pasar la meta.

Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto



Victoria en C-2 para el Gebhart

PARRILLA DE SALIDA

2. Mas-Wollek Porsche 962 3-15-99	[1]	1. Bell-Stuck-Holbert Porsche 962 3-16-60
7. Ludwig-Barilla-Winter Porsche 956 3-17-11	[2]	19. Boutsen-Thyess-Ferte Porsche 956 3-20-10
51. Warwick-Cheever-Schellser Jaguar XJR6 3-21-60	[3]	17. PAREJA-Larrauri-Goubier Porsche 962 3-23-47
52. Redman-Haiwood-Hoyer Jaguar XJR6 3-24-95	[4]	3. Schuppan-Ohaon Porsche 962 3-25-34
62. Pescarolo-Danner-Queiser Kouros-Mercedes 3-26-69	[5]	13. Courage-Cadenet-Raphanel Cougar-Primagaz 3-26-98
8. Folmer-Morton-Miller Porsche 956 3-27-37	[6]	18. Brun-Sigala-Jelinsky Porsche 962 3-28-05
61. Nielsen-Tschikwell-Pescarolo Kouros-Mercedes 3-29-22	[7]	53. Brancatelli-Percy-Hahne Jaguar XJR6 3-29-24
10. Gartner-Merwe-Takahashi Porsche 962 3-30-10	[8]	14. Baldi-Cobb-Dyson Porsche 956 3-30-31
58. Alliot-ROMERO-Trollé Porsche 962 3-33-86	[9]	41. Raulot-Pignard-Mibault WM Peugeot 3-33-97
9. Lässig-Ballabio-Wood Porsche 956 3-35-27	[10]	33. VILLOTA-VELEZ-Fouché Porsche 956 3-35-99

Hasta 54 participantes

CLASIFICACION

1. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962), 367 vueltas, a 207,193 km/h. de media; 2. Larrauri-PAREJA-Goubier (Porsche 962), 359 vueltas; 3. Folmer-Morton-Miller (Porsche 956), 354 v.; 4. VILLOTA-VELEZ-Fouché (Porsche 956), 348 v.; 5. Lässig-Ballabio-Wood (Porsche 956), 344 v.; 6. Brunn-Schuster-Seher (Porsche 936 CK.1), 343 v.; 7. Matge-Ballot-Leus (Porsche 961), 320 v.; 8. Harrower-Clemens-Dodd (Gebhart Ford), 317 v.; 1.º en gr. C. 2; 9. Baldi-Cobb-Dyson (Porsche 937), 317 v.; 10. Alliot-ROMERO-Trollé (Porsche 962), 311 v. Vuelta rápida (71), Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956), 3-23-3, a 239,551 km/h. de media.



FORD ELTEC

EL ELTEC es el prototipo de una berlina de cuatro metros de longitud, sobre la que Ford ha aplicado su tecnología más puntera para difundirla masivamente en el plazo de unos años sobre su futuro modelo estrella del segmento de los cuatro metros. El motor es un nuevo diseño de 1.3 litros, con inyección, que utiliza una mezcla muy pobre de gasolina. En los colectores

de admisión hay un dispositivo que varía su longitud para que a bajas revoluciones el motor sea elástico mientras que en alta disponga de una buena potencia. Además tiene una tercera válvula de admisión que permite un llenado más perfecto de los cilindros cuando se rueda a tope. La electrónica más avanzada está presente en todos los aspectos del coche.



Motor 16

FIRESTONE EN MARCHA

Integrada plenamente en «The World Tire Operations», Firestone desarrolla su nueva etapa con una mayor dimensión, más capacidad de producción y nuevos avances técnicos.

Firestone marca distancias. Exportando a todo el mundo neumáticos que llegan donde otros no llegan.

Los neumáticos Firestone siguen en marcha durante más tiempo, con mayor seguridad, confort y agarre, sobre terreno seco o mojado.

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.



EN MARCHA CON Firestone

JO GARTNER

La carrera se vio enlutada por el accidente mortal del austriaco Gartner, uno de los pilotos más destacados del momento. Concretamente, en la última carrera, en Silverstone, sensacional, siendo el único piloto que fue capaz de seguir el ritmo de Lancia y los Jaguar de cabeza en la primera fase de la carrera.

El accidente ocurrió hacia las 10 de la madrugada, justo cuando acababa de cubrir la mitad de la carrera. Tuvo lugar en la curva de acceso a la recta de Hunaudieres. Es probable que hubiera derramado aceite en la pista, porque, poco después, el Ecosse de Wilde y Mallock había hecho un trompo en el mismo sitio, y cuando trataron de recuperar el coche fueron embestidos por el coche de Wollek-Mass-Schuppan, tuvo que abandonar por los daños sufridos en el golpe.

Poco después llegó Gartner, después de haber tocado el guardarrañ, perdió el eje trasero y, a continuación, el coche despegó, volando fuera de la pista para incendiarse a continuación. Gartner murió en el acto.

Nacido en 1954, se destacó en la Fórmula 2, en 1983, en la que ganó varias carreras. Al año siguiente pasó al equipo Osella de Fórmula 1, en el que estuvo media temporada antes de

dedicarse a las pruebas de resistencia, en 1985, formando parte del equipo de John Fitzpatrick.

El accidente de Gartner vuelve a poner sobre el tapete el problema de la larga recta de Hunaudieres, que unos quieren presentar como un laboratorio de aerodinámica y que los pilotos querían que se acortara, evitando las velocidades próximas a los 400 kilómetros por hora. También ha surgido la pregunta de por qué se sigue manteniendo el efecto suelo en estos sport-prototipos, cuando ya hace años que se prohibió en Fórmula 1 y que hace delicado el control del coche en condiciones límite.

AL ALCANCE DE LA MANO



MOTOR Disposición: Delantero transversal. **Construcción:** 4 cilindros en línea, con árbol de levas en cabeza y tres válvulas por cilindro, 1.300 c.c. **Alimentación:** Inyección electrónica. **Potencia:** 80 CV.

TRANSMISION Tracción: Delantera. **Caja de cambio:** Automática de tipo continuo.

FRENOS Sistema: Discos en las cuatro ruedas con ABS.

CHASIS Construcción: Monocasco. **Suspensiones:** Independiente en las cuatro ruedas, con corrector hidráulico de tarado de los amortiguadores. **Neumáticos:** CTS antipinchazo.



Motor 16

nos detallar su participación en la prueba. Pareja apenas rodó en los entrenamientos. Sólo pudo dar dos vueltas en seco y logró un tiempo de 3-33-57, que es bueno. En carrera llegó a mantener un ritmo entre 3-30 y 3-33 cuando el coche rodaba bien. No tuvieron problemas aunque en ocasiones el motor del coche no tomaba temperatura. Fueron los únicos supervivientes del equipo Brun, que perdió el coche que él mismo conducía por avería de motor y el otro por accidente, al salirse Boutsen en la primera chicane del viraje Ford.

Villota, Vélez y su compañero circunstancial, George Fouché, tuvieron constantes problemas con el turbo, que subía de presión, durante los entrenamientos, al margen de que el coche no se tenía bien. Para la carrera el problema fue resuelto y no hubo incidencia hasta que con la mañana del domingo la presión del turbo comenzó a bajar hasta quedarse por debajo de una atmósfera. Emilio y Fouché dieron muestra de buena resistencia física, mientras que Vélez acabó agotado y medio mareado por los saltos que el coche da en

El Porsche 961 (1959) terminó el séptimo



1. Mats-Widén Porsche 962 3-15-99	(1)	4. Bell-Stuck-Holbert Porsche 962 3-16-60
7. Ludwig-Barilla-Winter Porsche 956 3-17-11	(2)	19. Boutsen-Théys-Ferte Porsche 956 3-20-10
51. Warwick-Cheever-Schlesser Jaguar XJR6 3-21-60	(3)	17. PAREJA-Larrauri-Goubier Porsche 962 3-23-47
52. Redman-Hatwood-Heyer Jaguar XJR6 3-24-95	(4)	3. Schuppan-Olson Porsche 962 3-25-34
62. Pescarolo-Danner-Quester Kouros-Mercedes 3-26-69	(5)	13. Courage-Cadenet-Raphael Cougar-Primagaz 3-26-98
8. Follmer-Morton-Miller Porsche 956 3-27-37	(6)	18. Brun-Sigala-Jelinsky Porsche 962 3-28-05
61. Nielsen-Tackwell-Pescarolo Kouros-Mercedes 3-29-22	(7)	53. Brancatelli-Percy-Hahn Jaguar XJR6 3-29-24
10. Gartner-Merwe-Takahashi Porsche 962 3-30-10	(8)	14. Baldi-Cobb-Dyson Porsche 956 3-30-31
55. Alliot-ROMERO-Trollé Porsche 962 3-33-86	(9)	41. Rault-Pignard-Mibault WM Peugeot 3-33-97
9. Lässig-Ballabio-Wood Porsche 956 3-35-27	(10)	33. VILLOTA-VELEZ-Fouché Porsche 956 3-35-99

Hasta 54 participantes

CLASIFICACION

1. Bell-Stuck-Holbert (Porsche 962), 367 vueltas, a 207.193 km/h. de media; 2. Larrauri-PAREJA-Goubier (Porsche 962), 359 vueltas; 3. Follmer-Morton-Miller (Porsche 956), 354 v.; 4. VILLOTA-VELEZ-Fouché (Porsche 956), 348 v.; 5. Lässig-Ballabio-Wood (Porsche 956), 344 v.; 6. Brunn-Schuster-Seher (Porsche 956 CK.I), 343 v.; 7. Matge-Ballot-Lena (Porsche 961), 320 v.; 8. Harrower-Clemens-Dodd (Gebhart Ford), 317 v.; 1.º en gr. C. 2; 9. Baldi-Cobb-Dyson (Porsche 957), 317 v.; 10. Alliot-ROMERO-Trollé (Porsche 962), 311 v. Vuelta rápida (71), Ludwig-Barilla-Winter (Porsche 956), 3-23-3, a 239.551 km/h. de media.

FIRESTONE EN MARCHA

WTO

Integrada plenamente en «The World Tire Operations», Firestone desarrolla su nueva etapa con una mayor dimensión, más capacidad de producción y nuevos avances técnicos.

Firestone marca distancias. Exportando a todo el mundo neumáticos que llegan donde otros no llegan.

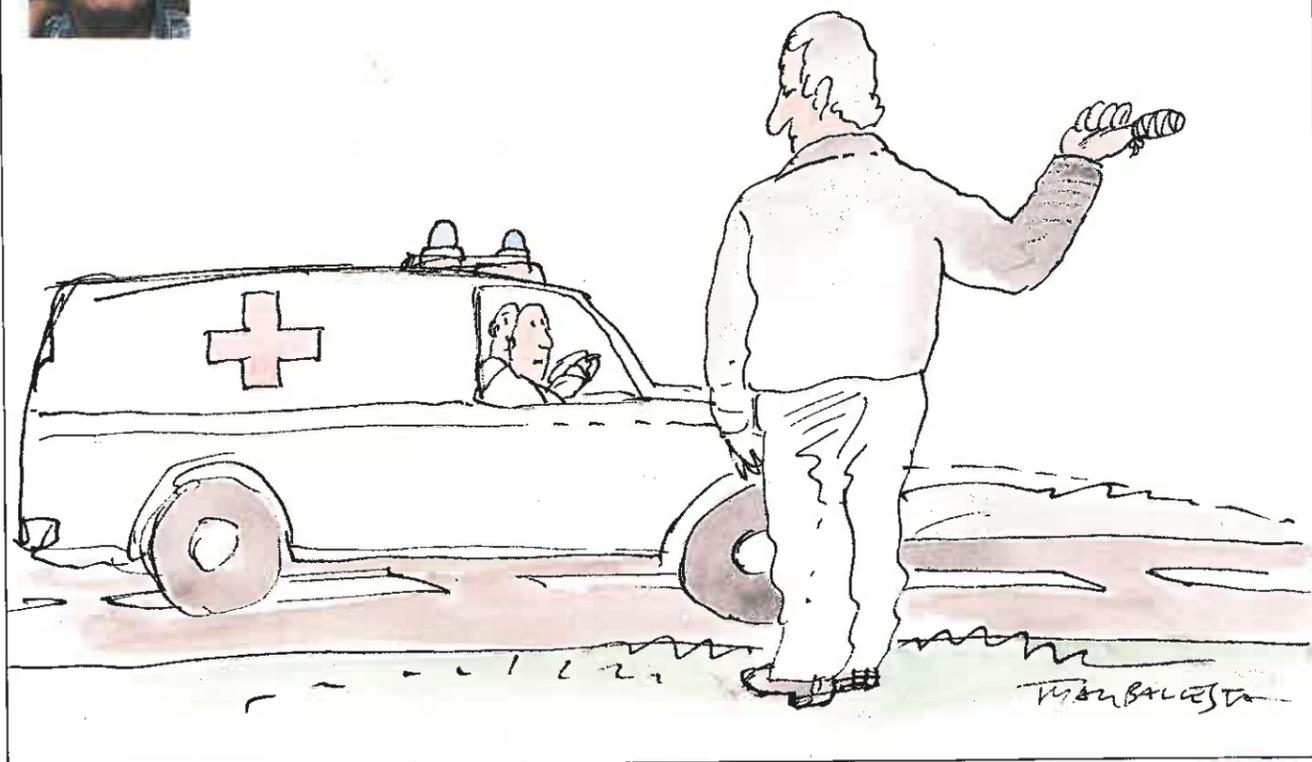
Los neumáticos Firestone siguen en marcha durante más tiempo, con mayor seguridad, confort y agarre, sobre terreno seco o mojado.

Compruébelo: entre en un Servicio Firestone y saldrá ganando.

EN MARCHA CON Firestone



BALLESTA



Ya llega el verano



EN Barcelona los **túneles de lavado** proliferan con la misma rapidez que antaño los bingos. No pasa mes que no se inaugure uno nuevo y la última moda es que también abran los domingos para poder ir a misa con el coche reluciente. Lo que era un buen negocio comienza a resentirse de la competencia feroz, hasta el punto que algunos están a tiro de piedra y sólo trabajan a tope de cara al fin de semana.

Otro «boom» considerable hay que situarlo entre los **concesionarios de marcas extranjeras**. Mientras que los bancos parecen haber iniciado una política de reducir agencias, las casas de coches en la parte de la ciudad crecen como setas en otoño. **Mercedes** ha tomado posiciones en el paseo de la Bonanova, **Fiat** continúa su expansión sin freno y **Rover** tiene cada día más escaparates.

De cara al verano, con la llegada del buen tiempo, hay que confiar que el mercado se recupere. De momento, lo que ha recuperado un lugar de vanguardia es la personalización del automóvil. Se venden como rosquillas los **kits alemanes** que convierten un Golf, Mercedes o BMW en coches casi exclusivos. En este sentido, los catalanes tenemos una ventaja, una visita rápida a **Andorra** por el túnel del Cadí nos permite disfrutar de precios europeos.

A todo esto, comienzan a aumentar peligrosamente los **robos** en las zonas de descanso de las **autopistas**, hasta el punto de que un diario sensacionalista inglés publicó un reportaje del cual se podía casi desprender que estábamos peor que en Chicago años veinte. El bajón notable del pre-

cio de la gasolina hace, por otro lado, que las **previsiones turísticas** sean más optimistas que en los mejores tiempos franquistas y se habla de que se batirá el récord de visitantes por carretera en 1986. De lo que no se habla es de los americanos de alto standing, que no vendrán a dejarse sus buenos dólares por culpa de **Gaddafi**.

Con el **Mundial de Fútbol** a la vuelta de la esquina y las **elecciones** a la vista, habrá que ir preparando el coche para buscar un lugar de paz al sol. En las cercanías de Barcelona, ya no se encuentra una «roulotte» para alquilar los meses de julio y agosto, y también hay una gran demanda por los «motor-homes». El español, cansado por la rutina del trabajo y la tensión de nuestros días, cada vez planifica con más tiempo las **vacaciones**. Y mientras Reagan y Gorbachev no dicten lo contrario, el coche es el medio más barato y práctico.

Queríamos cerrar esta ventana semanal sin hablar de la competición, pero nos resistimos a ello. La retirada de **Audi** es un bocinazo más de alarma a un Mundial de Rallyes que el año que viene puede quedar irreconocible. Los **grupos B** peligran y a este paso pronto veremos a **Serviá** con un Fiat Uno Turbo, y a **Zanini** en un Sierra 4 x 4. Los coches actuales se han convertido en verdaderos monstruos y 400 CV bajo el pie en carretera de hace veinte años, equivale a hablar de auténticas bombas de relojería.

Si al progreso, no al riesgo ilimitado. Si a las mejoras técnicas, no a los coches de laboratorio. Para experimentar, los bancos de prueba; para competir, el sentido común y la seguridad.

PARA SALIR ADELANTE

El Programa de Gobierno de Coalición Popular.
Un proyecto de esperanza, realismo y moderación.



«Vamos a crear empleo y seguridad física y social, vamos a luchar contra la droga, a plantear una reducción de impuestos y a proteger las pensiones».

(Manuel Fraga)



«El Programa de Coalición es un compromiso solemne con las libertades concretas».

(Oscar Alzaga)



«Trabajamos por una España moderna y dialogante donde, desde la libertad, creemos más oportunidades y bienestar para todos».

(José Antonio Segurado)

COALICION POPULAR



Partido Liberal



TRAJES DE CAMPEONATO.
El Corte Inglés lanza su nueva colección de Trajes de Campeonato.
La mejor selección para triunfar en todos los terrenos.



COMPARATIVA: ORION FRENTE A KADETT

SEMANAL
Motor 16
CERLEP

7 de junio 1986

Núm. 137 • 250 ptas.

COCHES DEL VERANO
205 LACOSTE
IBIZA DEL SOL
CORSA CUP

EXTRA VERANO

**VIAJAR EN
VACACIONES
DONDE
COMER**

**CARRETERAS
PUNTOS
NEGROS**



EXCLUSIVA

FERRARI 328 GTS CONTRA PORSCHE 911