

COMPARATIVA: ALFA 75 V 6 CONTRA BMW 325i

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

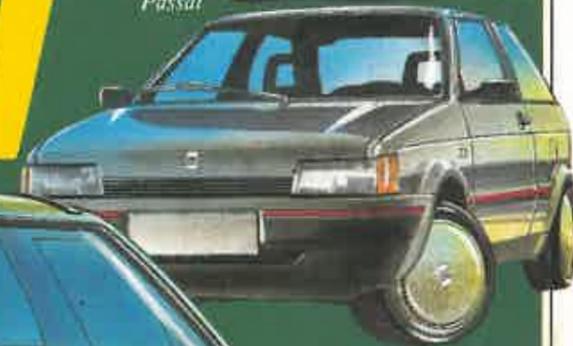
14 de junio 1986

Núm. 138 • 200 ptas.

NUEVOS SEAT-VW



Volkswagen
Passat



Seat Ibiza



Volkswagen
Scirocco

DEPORTE

- 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS
- RALLYE ACROPOLIS
- MOTOS: GRAN PREMIO DE AUSTRIA



PRUEBA
GIGANTE
**LA
FAMILIA
SIERRA**

IBIZA

del Sol

HECHO PARA SU GENTE



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

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

Y en blanco. Este es el color exclusivo del Ibiza del Sol. Tan exclusivo como él mismo. Presta atención. De entrada, es de serie limitada. Muy pocos van a poder disfrutar de este coche. Y además, lleva extras

pensados para ti: Techo solar elevable, llantas y spoilers blancos, asiento trasero parcialmente abatible, nueva tapicería de diseño exclusivo, etc.

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

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

IBIZA DEL SOL



Más de 1.000 puntos de asistencia técnica.

Motor 16

INFORMACIÓN Y REVISTAS, S. A.

Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: César Pontvianne. Editor: Romualdo de Toledo. Director general: Alfonso de Salas. Director de publicaciones: Pedro J. Ramírez.

Director: Félix Lázaro. Subdirector: Alberto Mallo. Redactor Jefe: Sergio Piccione. Jefes de Sección: Francisco del Brio (Información); José María Cernuda (Mercado); Alfonso Nieto (Fotografía); Olegario Torralba (Diseño). Redacción: María Jesús Benoit, Ángel Marco, Juan Diego Martínez Alcaraz, Ángel Robledo, Raúl Rodríguez. Corresponsales en España: Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Julio Algalarriz y Luciano Tanto (Roma); Carlos Berbel (Gran Bretaña); Francisco Ibáñez (Suiza); La Levit (Argentina); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Charles G. Proche (Long Beach, California); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Diseño: Juan C. Aso. Fotografía: Alex Puyol, Ramón Rodríguez. Documentación: María Isabel Valcárcel. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Gigi Corbetta (Motos); Xavier Domingo (Gastronomía); Jaime Hernández (Pruebas); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Andrés Mas (Pruebas); Enrique Ortega (Ilustraciones); Víctor Piccione (Pruebas); Francisco Podadera (Diseño); José Robledo (Pruebas); Carmen Rico-Godoy; José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Julio José Benito. Subdirectora de Publicidad: María del Carmen Nieto. Secretaria de Publicidad: María Jesús Sánchez. Delegado Zona Norte: Alejandro Vicente. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calaisa Rué. Plaza Gala Placidia, 1 y 3. Barcelona-08006. Tel.: (93) 237 70 00. Delegado Zona Andalucía: Rafael María Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla-41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: José Ignacio Millá López. Peris y Valero, 51-3. 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 Cervás, 8. Alcobendas (Madrid). Distribuye: Información y Prensa, S. A. (INPRESA). San Romualdo, 26. Madrid-28037.

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

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA



8 LO ULTIMO Fiat Regata

11 Range Rover Turbodiesel

18 ACTUALIDAD Los hijos del acuerdo

27 MERCADO Estadística

28 Precios de coches nuevos

32 Precios de coches usados

33 Precios motos

36 A FONDO Gama Ford Sierra



44 FRENTE A FRENTE Alfa 75 V-6/BMW 325i

55 TECNOLOGIA Neumáticos

67 CUENTENOS SU CASO

70 DEPORTE 500 Millas de Indianápolis



76 Rallye Acrópolis

80 Cataluña Express

82 Ayrton Senna

83 Fórmula 3 y 3.000

84 Premio Ciudad de Toledo

86 GP de Austria

90 JUAN BALLESTA Y XAVIER DOMINGO

Cuatro guindas

La firma Seat-Volkswagen, la renovación del parque automovilístico, el decreto que regula a los talleres de reparación de coches y la enorme inversión publicitaria de los fabricantes, con ocasión del Mundial de México, son las guindas de esta semana.

1. **La boda.** No ha sido fácil pero, al fin, los padres de los novios se han puesto de acuerdo. El enlace Seat-WV se consumó el pasado lunes y los españoles estamos ya de enhorabuena, porque hemos dejado en buenas manos a una empresa que hasta ahora sólo era millonaria en pérdidas. Bajo la batuta de Carl Hahn la nueva Seat, con un 51 por 100 de capital alemán, se abre un futuro esperanzador para miles de trabajadores españoles, sobre los que ha planeado sin parar el fantasma de su inseguridad laboral.

2. **Renovar o morir.** José Luis Martín Palacín, director general de Tráfico, lo ha comprendido perfectamente. Más del 30 por 100 de nuestros coches superan los diez años de vida, lo que constituye un serio peligro para los conductores españoles. Palacín, de momento, ya ha sabido ganarse a los banqueros y a Ganvam, aunque no cuenta todavía con la confianza de los fabricantes de automóviles. Es una lástima que sus compañeros de Gobierno no arrimen el hombro y ofrezcan algún gesto de buena voluntad hacia este sector. Si la Administración concede alguna gracia a los fabricantes, éstos se volcarán también. A lo que no están dispuestos es a trabajar para los bancos, porque como ellos mismos dicen, son los ganadores de esta carrera. Y tampoco es eso.

3. **Los talleres.** Joan Majó, ministro de Industria, nos ha sorprendido con un agradable regalo: el real decreto por el que se regula la actividad industrial y la prestación de servicios en los talleres de reparación de automóviles. Ya era hora. Los usuarios, por fin, podrán exigir un presupuesto y unas garantías, que beneficiarán, sin duda, a todos los propietarios y a los miles de talleres serios que están repartidos por nuestra geografía. Este puede ser el fin de la chapuza nacional, tan extendida en el sector.

4. **Los Mundiales.** Los fabricantes de automóviles se han puesto de acuerdo para bombardearnos con anuncios que cantan las excelencias de uno u otro coche, durante las retransmisiones de los partidos del Mundial de México. Hasta tal punto llegan las cosas que casi confundimos un gol de Butragueño, por ejemplo, con un spot de un determinado modelo. ¡Qué empanada! La broma ha costado cientos de millones de pesetas, pero la duda está en saber si vale la pena tanto mensaje entremezclado, uno detrás de otro, justo en el momento en que todos aprovechamos para bajar el volumen de nuestro televisor y comentar las jugadas que hemos visto anteriormente.

Félix Lázaro



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



En voz baja

● El Renault 21 también tendrá su propia denominación en el mercado de Estados Unidos: se llamará Medallion y se espera vender entre cincuenta y sesenta mil unidades por año. Estos coches no serán fabricados en USA, sino en la factoría francesa de Maubeuge.

● Durante los últimos meses, las grandes firmas suministradoras de la automoción están de lo más revueltas. A la venta del grupo Valeo o Renix, se suma ahora el rumor

de que Allinquant y De Carbon podrían llegar a fusionarse, dando lugar a todo un emporio en la fabricación de amortiguadores.

● La serie MX de Michelin va a ser profundamente modificada antes de que finalice el año. Los nuevos MX, con dibujos distintos a los actuales, son más duraderos y mejoran la rumorosidad y el agarre en agua.

● Tras sus primeras declaraciones a favor, Agnelli ha lanzado una carga de profundidad contra los acuerdos Ford-Alfa al mencionar el interés de los norteamericanos por potenciar sus fábricas en Europa meridional, en detrimento de las instalaciones en Gran Bretaña. Los sindicatos británicos han pedido una confirmación o desmentido a estas declaraciones del responsable de la Fiat.

ASISTENCIA

EL RAC ATIENDE A SUS SOCIOS

JUAN Antonio Samaranch, el presidente del COI, y José Luis Vilaseca, responsable de la Dirección General de Deportes de la Generalitat de Cataluña, presidieron la puesta en servicio de los coches-taller que

capital en Land Rover Santana, para la fabricación del coche todo terreno SJ. De los 930 millones de yens del último aumento de capital de Santana, 390 fueron de Suzuki, con lo que la compañía japonesa llega a poseer el 17,3 por 100 del capital.

TALLERES

REPARACION GARANTIZADA

EL último Consejo de Ministros aprobó un real decreto por el que se regula la actividad y prestación de servicios de los talleres de reparación de automóviles. Destaca la exigencia de que todos los talleres deberán estar inscritos en un registro especial y que en un cartel tendrán que exhibir los derechos de los usuarios y tarifas.

Los clientes podrán solicitar presupuesto previo por escrito y las facturas deberán desglosar el precio de las piezas y mano de obra. Para el usuario el mayor atractivo se centra en la garantía que tiene que dar el taller a la reparación, que será de al menos tres meses o 2.000 kilómetros, garantía que incluye todo tipo de materiales y mano de obra. El decreto tipifica las infracciones y adecua las sanciones de acuerdo con lo establecido en la ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

EMPRESAS

YENS A SANTANA

SUZUKI Motors aumentará su participación de

po de vehículos, igual que la marca lograda en aceleración, mucho mejor que la exhibida por buen número de máquinas deportivas.

BENEFICIOS

LA GASOLINA ENRIQUECE AL ESTADO

A pesar de la reducción del precio de los combustibles de automoción, en el Ministerio de Economía y Hacienda calculan que en 1986, la renta del monopolio dejará al Tesoro Público



RECORD

CICLOMOTOR A 230 KM/H

GILLES Moussaoui, artista de la mecánica y «cascader» francés, pretende desafiar a los típicos cazas récords tan frecuentes en Estados Unidos, pero partiendo de un humilde ciclomotor. Para ello ha creado este pequeño monstruo azul, construido con un chasis Becane y un motor Suzuki, del que ha conseguido sacar 60 caballos, con una alimentación a base de metanol. La aceleración es impresionante, alcanza los 150 kilómetros por hora en sólo nueve segundos y ha sido preciso instalar un sistema que impida que la moto se levante en exceso. Después de un calentamiento de los neumáticos alcanzó una velocidad máxima de 230 kilómetros por hora, lo que supone un récord para este ti-

MERCEDES

LOS 100 DE CARRILLO

LA cifra 100 está superando para Mercedes Benz su original significativo del



más importante aniversario que ha celebrado la industria del automóvil en el mundo, al menos para su representante español. En este año ya son varias las flotas de transporte que han llegado a las 100 unidades de vehículos que llevan la estrella en su frontal. Hace pocas semanas llegó a esta cifra Autores, en autobuses para viajeros, y ahora la celebración ha sido la de José Carrillo, dedicado al transporte refrigerado, que con el último lote de camiones adquirido a Mercedes ha llegado también al centenar.



MINISTROS

150 MILLONES PARA COCHES

EL Parque Móvil Ministerial ha hecho una petición para que el Consejo de Ministros acuerde una ampliación de crédito de 189 millones de pesetas, de los cuales unos ciento cincuenta estarán destinados a atender los pagos de blindaje de los coches oficiales de los ministros. Un millón y medio se empleará en los gastos de aduana de dos automóviles Mercedes 500 blindados, con destino a Presidencia. Otros 148 millones se gastarán en blindajes de los 15 coches puestos a disposición de los ministros. También realizará el Parque Móvil una importante inversión en sistemas de seguridad de sus instalaciones, para controlar el acceso a sus edificios.

BALANCE

FIAT, BUENAS CUENTAS

MAS de ciento treinta y dos mil millones de pesetas han sido los beneficios netos que el grupo Fiat obtuvo durante 1985, periodo en que facturó 2,7 billones de pesetas. Estos beneficios se han logrado en la diferentes actividades que tiene el grupo, en el que el automóvil representa el 47,1 por 100 del total de las acti-

vidades. Tras haber amortizado 96.000 millones y dedicado 31.500 a investigación, los beneficios netos de la división de automóviles fueron de 40.200 millones.

AVERIAS

MERCEDES, EL MAS FIABLE

SEGUN el estudio que anualmente realiza el club automovilístico alemán ADAC, el Mercedes 190 D es el coche que



Verde y Rojo

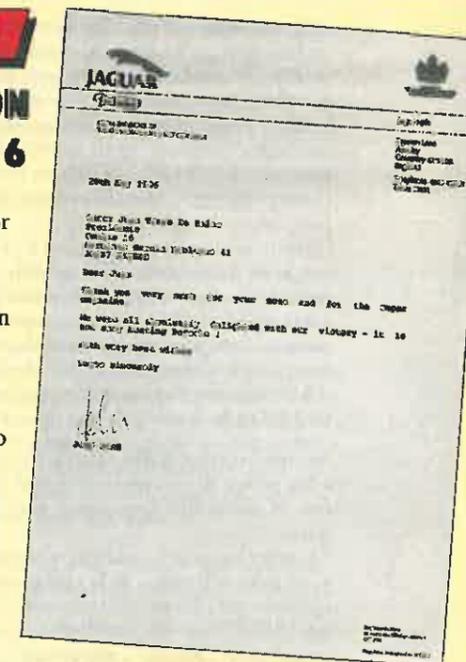
Si se confirma la noticia, debemos felicitar a los responsables de la firma 7-Up (pronúnciese sevenap, por favor) por su apoyo a Salvador Serviá. Era penoso comprobar cómo el campeón de España y uno de nuestros mejores pilotos no encontraba un apoyo suficiente para seguir corriendo.

Nadie discute la calidad como humorista de Pedro Ruiz, pero la verdad es que su personaje «El rey del taxi» no ayuda

GRACIAS

FELICITACION A MOTOR 16

EL número Extra Verano de Motor 16 de la pasada semana ha tenido la mejor acogida entre nuestros lectores y en nuestra redacción se han recibido numerosas felicitaciones, todas muy cariñosas, como la que reproducimos del chairman y jefe ejecutivo de Jaguar, John Egan, que nos llenan de satisfacción. En su carta, el señor Egan, después de agradecer nuestra información deportiva, califica a MOTOR16 de «super revista» y afirma que «estamos absolutamente felices por nuestra victoria; no es nada fácil luchar con Porsche».



menos deja tirados a sus propietarios y el Fiat Panda el que más. Los resultados han sido los siguientes. Coches pequeños: Toyota Starlet (18,7 por cada 1.000 coches), Honda Civic (20,7), Citroën 2 CV (70,7) y Fiat Panda (72,6). Coches medios: Toyota Corolla (18,3), Mazda 232 (21), Ford Orion (49,9) y Volkswagen Sirocco (45,9). Coches grandes: Mercedes 190 D (17,6), Mazda 626 (24,8), Ford Sierra diesel (41,5) y Ford Sierra gasolina (55,1). Coches supergrandes: Merce-

des W-124 diesel (21,3), Mercedes W-124 gasolina (35,2), Mercedes serie S (57,2) y Opel Rekord (62,4).



Aplicaciones - Todas las tareas que se realizan en una empresa, desde la más sencilla hasta la más compleja, pueden dividirse en varios grupos homogéneos. Existen disponibles programas específicos para realizar gran parte de las mismas.

Estos programas, lógicamente, se llaman programas de aplicaciones.

Cuando se disponga a visitar a su Concesionario Autorizado IBM sólo le recomendamos que tenga claro qué tipo de ayuda quiere recibir. Entonces podrá comenzar a elegir entre los muchos programas de aplicación escritos para la familia del Ordenador Personal IBM. Seguro que hay uno a la medida de sus necesidades.

Archivo en disco fijo - Como alternativa a las tareas de guardar e insertar diskettes, el disco fijo permanece en su máquina.

Estos archivos son cada vez más potentes y, al mismo tiempo, más compactos. Un ejemplo de ello es el Ordenador Personal IBM AT que con dos discos fijos de 20 megabytes puede almacenar hasta 20.000 páginas de información, aunque las dimensiones de cada uno de ellos no sean superiores a los de una calculadora de bolsillo.

Bases de datos - Son grandes recopilaciones de información sobre temas específicos.

En algunos casos usted puede conectar su ordenador personal a una base de datos por medio del teléfono.

Así, usted podrá obtener toda la información que precise sobre un determinado tema. Desde datos de bolsa hasta información deportiva.

Existen otros tipos de bases de datos como las formadas por la información almacenada en su propio ordenador personal.

Byte - Es la unidad de medida que se utiliza para describir la capacidad de memoria o almacenamiento de un ordenador personal.

Un byte equivale aproximadamente a una letra. El Ordenador Personal IBM AT es capaz de almacenar 40 megabytes, nada menos que unos cuarenta millones de caracteres. Es decir, unas 20.000 páginas de información.

Compatibilidad - Dos elementos de un equipo informático no siempre pueden trabajar juntos; deben ser compatibles. Por ejemplo, una impresora con la unidad central de un sistema, o los programas de aplicaciones con su sistema operativo.

Conectores - Son los enchufes que se encuentran en la parte posterior de la unidad central del ordenador y que sirven para conectar otros equipos como monitores, impresoras, y algunos dispositivos de comunicación.



Configuración - Después de haber decidido qué tipo de ayuda espera recibir de su ordenador, ya puede plantearse su configuración. Su Concesionario Autorizado IBM le ayudará.

La configuración usual se compone de una unidad central, monitor e impresora, además de un sistema operativo y los programas adecuados.

Diskette - Utilizando un principio muy semejante al de las cintas de cassette, estos discos de plástico magnético son capaces de almacenar una enorme cantidad de información. Pueden utilizarse una y otra vez. También, pueden contener instrucciones permanentes para diversas aplicaciones. En este caso, se denominan «programas de aplicación» o «software».

Emulación - Con las instrucciones adecuadas, un Ordenador Personal IBM puede imitar el funcionamiento de otros equipos IBM permitiendo así que usted se comunique con grandes ordenadores, que actuarán como si su ordenador personal fuese sólo un terminal.

Ergonomía - Palabra utilizada para referirse a las características de eficiencia y comodidad del ordenador o, dicho de otro modo, a cómo la máquina está constituida para adaptarse a la persona que la usa.

Fácil para el usuario (-User friendly-) - Máquinas o programas que tienen cierto número de características diseñadas para facilitar su uso, como, por ejemplo, pantallas de ayuda (-help-) para orientar al usuario en las dificultades, y manuales fáciles de comprender.

-Hardware- - El equipo que compone su sistema de ordenador. (Impresoras, monitores, unidades centrales y teclados). Una diferencia muy importante entre el equipo físico (-hardware-) y el equipo lógico (-software-) es que el equipo lógico puede caérsele en un pie sin que usted sufra ninguna consecuencia a medio plazo.

Hoja electrónica - Programa que se utiliza para análisis financieros o planificación

empresarial.

Es similar a una hoja de contabilidad en la que se incluyen filas y columnas con todas las cifras de un proyecto. Cuando se cambia uno de ellos, automáticamente se modifican los demás. Así, es posible realizar simulaciones o previsiones tan rápidas como exactas. La hoja electrónica es, en resumen, un método poco costoso para efectuar estudios de cara al futuro.

Impresora Calidad Carta - Se trata de una impresora capaz de conseguir caracteres idénticos a los de una máquina de escribir. Así, es posible escribir cartas con la mejor calidad de impresión. La IBM Wheelprinter y la Quietwriter son dos buenos ejemplos de ello.

Impresora matricial - Este otro tipo de impresora forma los caracteres utilizando estructuras de pequeños puntos. El resultado no es tan perfecto como el de la Impresora Calidad Carta, sin embargo, un gran número de empresas utiliza máquinas como la Propinter IBM para su trabajo interno ya que son más rápidas y económicas que otras impresoras.

Impresora térmica - La principal diferencia entre este revolucionario sistema y el tradicional, radica en el procedimiento de impresión.

Una impresora térmica no actúa por impacto, sino que la tinta se calienta mediante electrodos y los caracteres se forman electrónicamente.

Esto da como resultado una impresión de alta calidad. Absolutamente silenciosa. Como la de la IBM Quietwriter.

Kilobyte - Un kilobyte es igual a 1.024 caracteres. Normalmente, la memoria RAM de un ordenador se mide en kilobytes (KB). La mayoría de los ordenadores personales disponen como mínimo de 256 KB.

Memoria RAM (Random Access Memory) - La Memoria RAM se mide en kilobytes y es, en síntesis, la capacidad de su

Breve diccionario del ordenador personal.

ordenador para almacenar temporalmente instrucciones de programación. Cuanto mayor sea la memoria RAM de su ordenador, más complejas serán las tareas que podrá realizar.

Los Ordenadores Personales IBM disponen de Memoria RAM entre 128 KB y 3 MB. El tamaño de RAM que usted necesite dependerá de la sofisticación de los programas que piense utilizar y del volumen de datos que necesite procesar.

Memoria ROM (Read Only Memory) - No debe confundirse con «memoria RAM». En un ordenador personal, los chips de memoria ROM contienen programas e instrucciones permanentes que nunca podrán borrarse ni modificarse. Por ejemplo, el sistema de autodiagnóstico.

Menú - Lista de información que aparece en la pantalla y que permite escoger la función que va a realizar su ordenador personal.

El Menú permite ir avanzando fácil y rápidamente por cada una de las etapas de su trabajo.

Microprocesador - Es el auténtico corazón del ordenador personal. Los microprocesadores son responsables de la velocidad y potencia. Es como un ordenador dentro de su ordenador.

Módem - El Módem es un sistema que le permite conectar su Ordenador Personal IBM a líneas telefónicas, ordenadores y bases de datos exteriores. O también a otros microordenadores.

Monitor - Es el medio que tiene el ordenador para transmitirle toda su información.

También se denomina pantalla y presenta la información en uno o varios colores. El monitor monocromo IBM proporciona un óptimo rendimiento para proceso de textos, mientras que el monitor color resulta el indicado para todos aquellos trabajos de una empresa en los que hacen falta gráficos y representaciones.

Ordenador Personal - Es un ordenador en el que no puede trabajar más de una persona simultáneamente. Es relativamente pequeño y no depende de fuentes exteriores con excepción, por supuesto, de la corriente eléctrica.

El Ordenador Personal IBM es sin duda uno de los más populares.

Proceso de textos - Cada vez hay más pequeñas empresas que utilizan su ordenador personal para realizar trabajos de proceso de textos.

Así, consiguen ganar una gran cantidad de tiempo ya que todas las correcciones pueden hacerse electrónicamente. Con toda comodidad.

Los documentos y cartas se almacenan en diskettes o en archivos en discos fijos. De esta manera es posible recurrir a cualquier dato. Siempre que sea necesario. El proceso de textos se utiliza sobre todo para envíos masivos por correo y cartas circulares. Dos ejemplos de los programas más usados son la serie DisplayWrite y el Writing Assistant.

Programa - Si el ordenador es el instrumento, el programa es la música que interpreta. Sin el programa adecuado, una máquina resulta prácticamente inútil. Casi la totalidad de los usuarios trabajan con programas ya preparados, eligiéndolos de entre una amplia variedad. Cada uno desempeña una aplicación específica. Desde proceso de textos a archivo. Desde contabilidad a diseño gráfico. También es posible escribir sus propios programas para necesidades más especializadas.

Programas integrados - Algunos programas han sido especialmente diseñados para trabajar conjuntamente. Un programa puede ayudarle a escribir un informe, mientras otro, al mismo tiempo, prepara gráficos de ventas.

Si están integrados pueden llegar a pasar información de un programa a otro.

Un ejemplo de ello es la serie Assistant de IBM que incluye programas para escribir textos, preparar informes, crear gráficos, archivar, planificar o dibujar. Todos trabajan conjuntamente.

Red de área local (Lan -Local area network-) - Esta red es la encargada de conectar todos los Ordenadores Personales IBM de un área determinada permitiéndoles intercambiar mensajes y archivos de información.

Con la red de área local usted podrá compartir el uso de impresoras y otros equipos.

Sistema operativo - Se trata de un conjunto complejo de instrucciones que indica al ordenador cómo realizar diferentes tareas. No tendrá que preocuparse de cómo trabaja el sistema operativo, excepto si se dedica a escribir programas. Pero cuando compre programas para su Ordenador Personal IBM, asegúrese de que dichos programas están escritos para el DOS PC («Disk Operating System» Sistema Operativo en Disco).

Software - Es el nombre que reciben los programas de su ordenador (equipo lógico).

Teclado numérico - Situado en el lateral derecho del teclado de su Ordenador Personal IBM, presenta doce teclas que le permitirán introducir cifras con toda facilidad.

Teclas de función - Estas teclas, que normalmente están agrupadas en el teclado, pueden programarse para simplificar todas esas tareas que normalmente requieren varias pulsaciones. Esta es una de las características ergonómicas del Ordenador Personal IBM.

Unidad central - Ese objeto con forma de caja, situado debajo del monitor de su ordenador personal. La unidad central aloja los dispositivos de diskette, el microprocesador, la memoria y los demás elementos que intervienen en el proceso de datos.

IBM fabrica varias unidades centrales diferentes con diversos grados de velocidad y potencia.

Unidad de diskette - Las ranuras que hay en la parte frontal de su Ordenador Personal IBM son las bocas de las unidades de diskette. Puede haber una o dos y se encargan de leer y grabar la información en diskettes.

Ahora que ya sabe algo más del ordenador personal, es el momento de acercarse hasta su Concesionario Autorizado y poner en práctica sus conocimientos, poniendo a prueba un Ordenador Personal IBM.

Allí encontrará un equipo de profesionales que le informarán de todo cuanto sea necesario para que usted pueda conocer su nuevo ordenador personal. A fondo.

De la A a la Z.





Los nuevos Fiat Regata, tanto en versiones familiar como berlina, llegarán a nuestro mercado en septiembre.

NUEVOS FIAT REGATA VIENTO EN POPA

EN septiembre de 1983 nació el Fiat Regata, como derivación del Fiat Ritmo, aparecido dos años antes. Pese a que estructuralmente puede decirse que el Regata es un Ritmo con maletero, la verdad es que, poco a poco, ha ido separándose de su homónimo, para convertirse en un coche con personalidad propia, directamente dirigido a una utilización familiar, con un notable éxito en los mercados europeos.

Desde el punto de vista estético, el nuevo Regata modifica su aspecto lateral, al haberse cambiado la línea de acristalamiento, ahora en forma de cuña. Los vierteaguas disimulados (solución que adoptó el Ibiza de Giugiaro) y distintos paragolpes y manillas de puertas, completan las modificaciones apreciables a simple vista. Porque, en efecto, en lo que a aspectos internos se refiere, las modificaciones son más importantes.

En primer lugar, una importante mejora del confort, a la que se llega por la reducción del ruido y por los materiales absorbentes de irregularidades del piso. Para reducir el ruido se han cambiado bastantes elementos del monocasco, logrando una mayor rigidez. Se han enrasado los cristales y modificado los vierteaguas para disminuir el ruido aerodinámico; se mejora la aerodinámica y se modifican los paneles fonoabsorben-

tes. Para evitar vibraciones del cambio, el mando se efectúa por un ingenioso sistema de cables. En el interior, al margen de tapicerías y paneles en nuevos materiales textiles, se ha modificado el cuadro de instrumentos y el mando de la calefacción, con servomandos y diodos luminosos, muy en el estilo de los Y-10 y Uno. Uno de los dos nuevos motores es el conocido 1600, al que se ha dotado de

Interiores muy cuidados y atractivos, con nuevas tapicerías. Gracias a los cristales enrasados se ha ganado habitabilidad.



El motor diesel 1900 de diseño Fiat. Atmosférico y ahora turbo se utilizan en los nuevos Regata.



un ingenioso y eficaz sistema de inyección. Este motor 1600 se utilizaba en los Lancia Delta y Prisma y en el Regata 100 Super que no se importaba en España. Pero lo más ingenioso es el sistema de inyección con que se ha dotado. Normalmente, cada cilindro incorpora su propio inyector, pero en el Regata se ha instalado un

sistema bautizado SPI, que consta de un único inyector en el colector de admisión, en donde se reparte el combustible a cada cilindro. Este sistema, utilizado con poca fortuna hace varios años en algún coche americano, es ahora verdaderamente eficaz por la utilización de fiables y eficaces elementos electrónicos.



El nuevo Fiat Regata. Línea lateral descendente.



La anterior versión. Con las manillas encastradas.

TRUCOS DEL DISEÑO

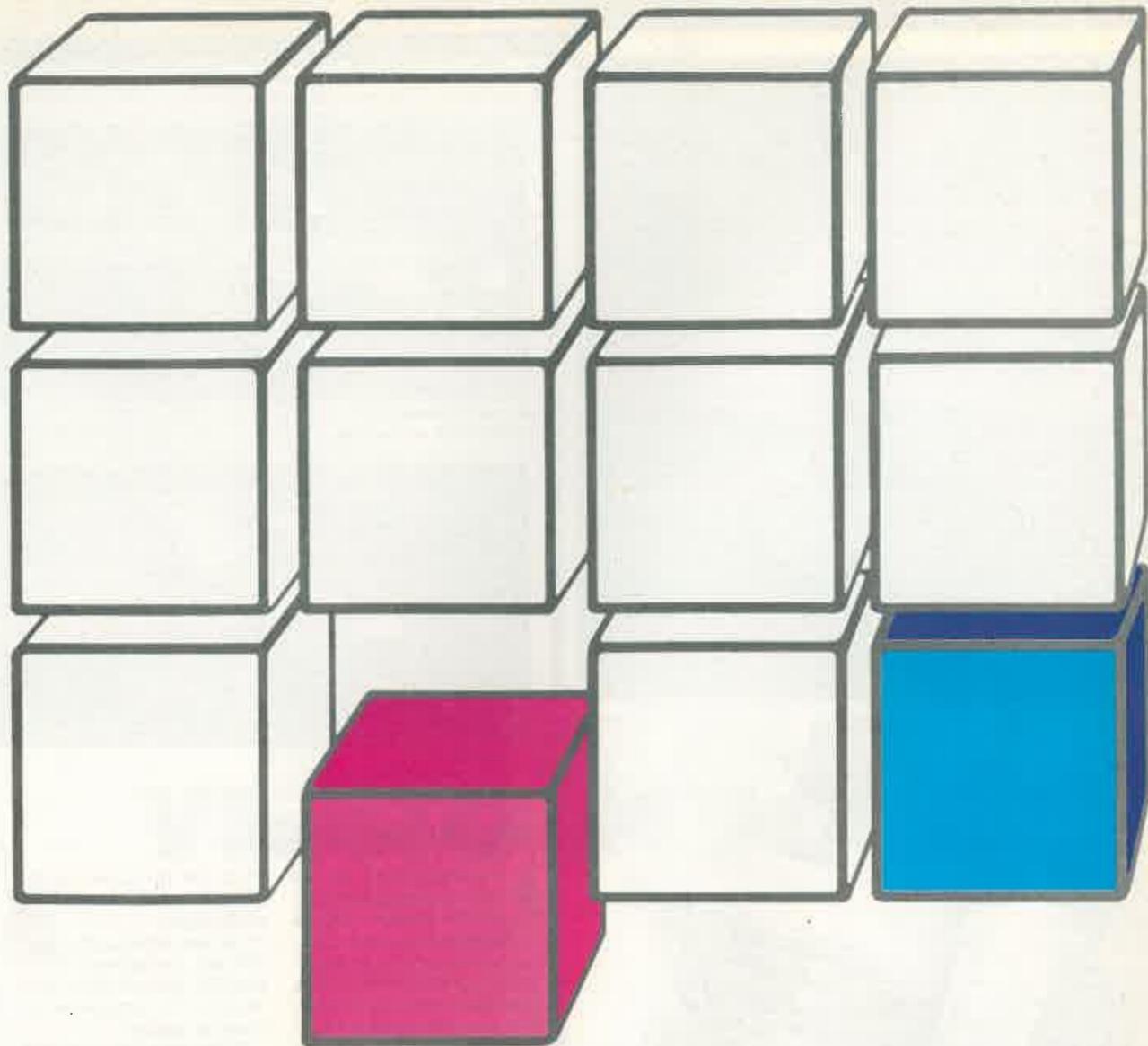
LA comparación de las dos versiones del Fiat Regata (el de color rojo es el antiguo) permite comprobar cómo pequeños detalles de diseño afectan más de lo que pueda parecer a un determinado modelo. El nuevo Regata ha ganado en estética, simplemente bajando 45 milímetros la ventanilla delantera formando una línea descendente. A la vez, los cristales se han casi enrasado con la carrocería y el batiente central se pinta en el mismo color, ya que ahora ya no es necesario

disimular (pintando de negro) la escasa superficie acristalada. Se han cambiado también las cerraduras, ahora del tipo alemán, los vierteaguas y los paragolpes en material plástico. Para hacer más evidente la línea en cuña de las ventanas, se han rodeado de un perfil cromado que, sin embargo, no parece muy a la moda. En todo caso, lo que sí es evidente es el deseo de los responsables del diseño de Fiat en modernizar un coche que goza de gran popularidad.

El segundo motor ya no constituye novedad absoluta, sino un *reestreno*, ya que se utiliza desde hace un año en el Prisma (el Lancia equivalente al Regata). Se trata del 1900 turbodiesel de 80 caballos, uno de los motores TD más eficaces de cuantos ruedan por Europa. Con este motor, el Regata supera los 170 kilómetros por hora y se convierte en un diesel con prestaciones similares o mejo-

res que un motor de gasolina. A partir de septiembre, los nuevos Regata estarán en el mercado nacional, tanto en sus versiones berlina como familiar, segmento este en el que Fiat tiene depositada gran confianza, pues se sitúa en cabeza por relación precio/prestaciones. Se importarán el 100 inyección, el diesel atmosférico y el turbodiesel.

J. M. C.



I+D Publicidad

No trate de encajar cualquier pieza...

...Sólo Femsas sustituye a Femsas.

Recambios Originales

FEMSA
Grupo BOSCH



Lo ULTIMO

RANGE ROVER DIESEL A TODO LUJO

El Range Rover, el Rolls-Royce de los todo-terreno, es un veterano que no cesa de progresar; el modelo Range Rover Turbo Diesel es el último componente de una gama que acaba de poner en el mercado la versión EFi, una versión con motor de ocho cilindros alimentado por inyección electrónica de carburante, que da ciento sesenta y cinco caballos de potencia. El Turbo Diesel estará a la venta en el mes de septiembre con unos precios que oscilarán entre los cuatro millones y medio

y los cinco millones de pesetas.

El Range Rover TD se caracterizará, ante todo, por su motor, un Diesel de cuatro cilindros en línea y 2,4 litros de cubaje que gracias al apoyo del turbocompresor da ciento doce caballos de potencia, un valor que no está demasiado lejos de los ciento veintiocho caballos proporcionados por la antigua versión con motor de gasolina alimentado por carburadores.

La nueva mecánica del coche inglés ha llegado de Italia, ya que se trata de un

motor de la marca VM, muy parecido al que utilizan desde hace tiempo los turismos Rover 2.400 SD. Según los ingenieros británicos, este cuadro cilindros con turbo es la mejor solución para el todo-terreno de lujo inglés, un coche en el que se han estado ensayando varias mecánicas Diesel sin lograr buenos resultados.

Durante los últimos tres años los especialistas de motores de la firma inglesa Rover han intentado poner a punto una versión Diesel de su propio motor, el ocho cilindros en V, pero a pesar de

la colaboración con Perkins no han conseguido una mecánica que reuniera el compromiso ideal entre los valores clave, es decir, peso del conjunto, prestaciones y consumos.

El Range Rover con motor VM alcanza una velocidad máxima del orden de los ciento cincuenta kilómetros por hora y acelera de cero a cien en menos de cuarenta segundos. El coche, que estará disponible en dos versiones de carrocería, con dos y con cuatro puertas laterales, se está homologando ya en España.

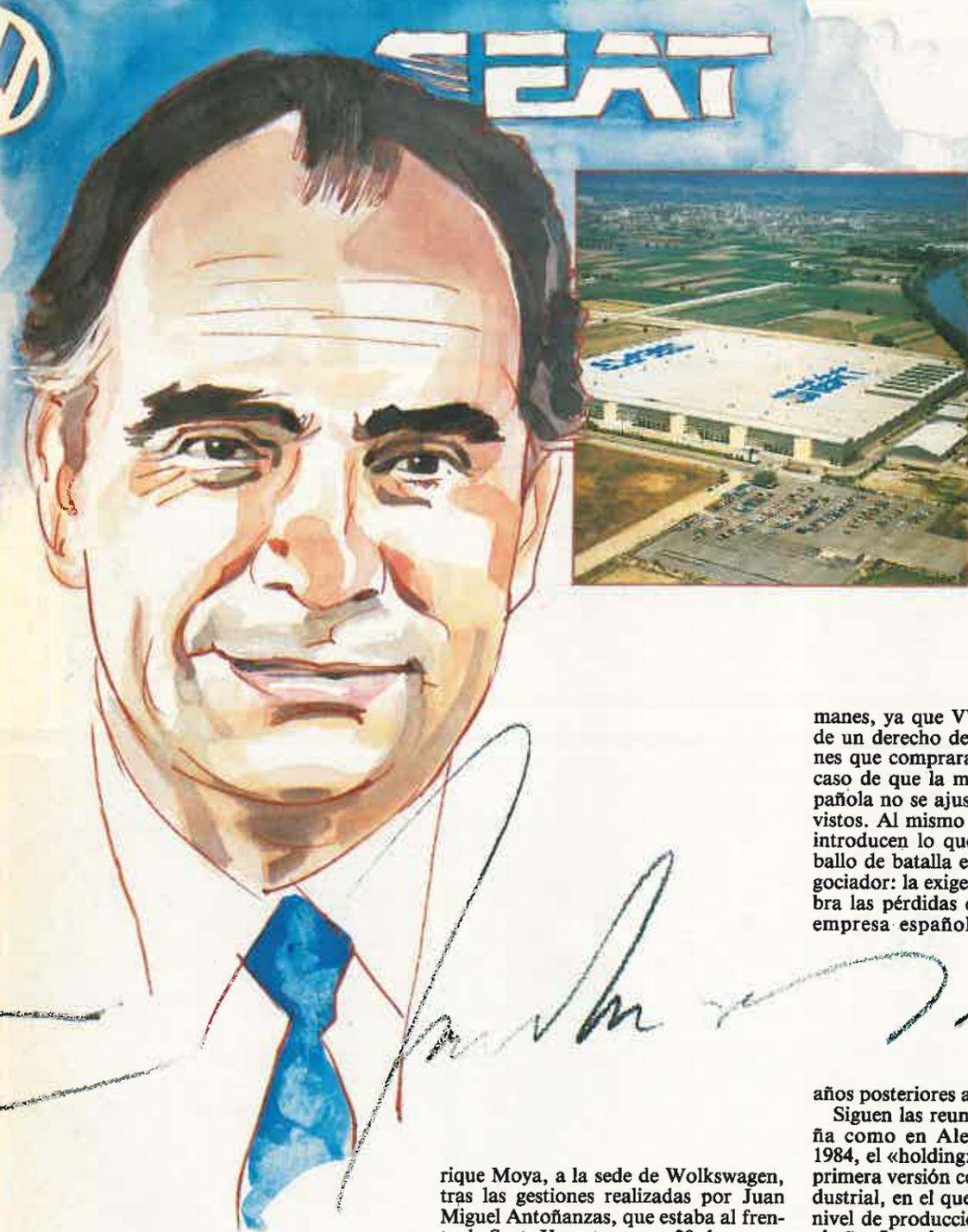
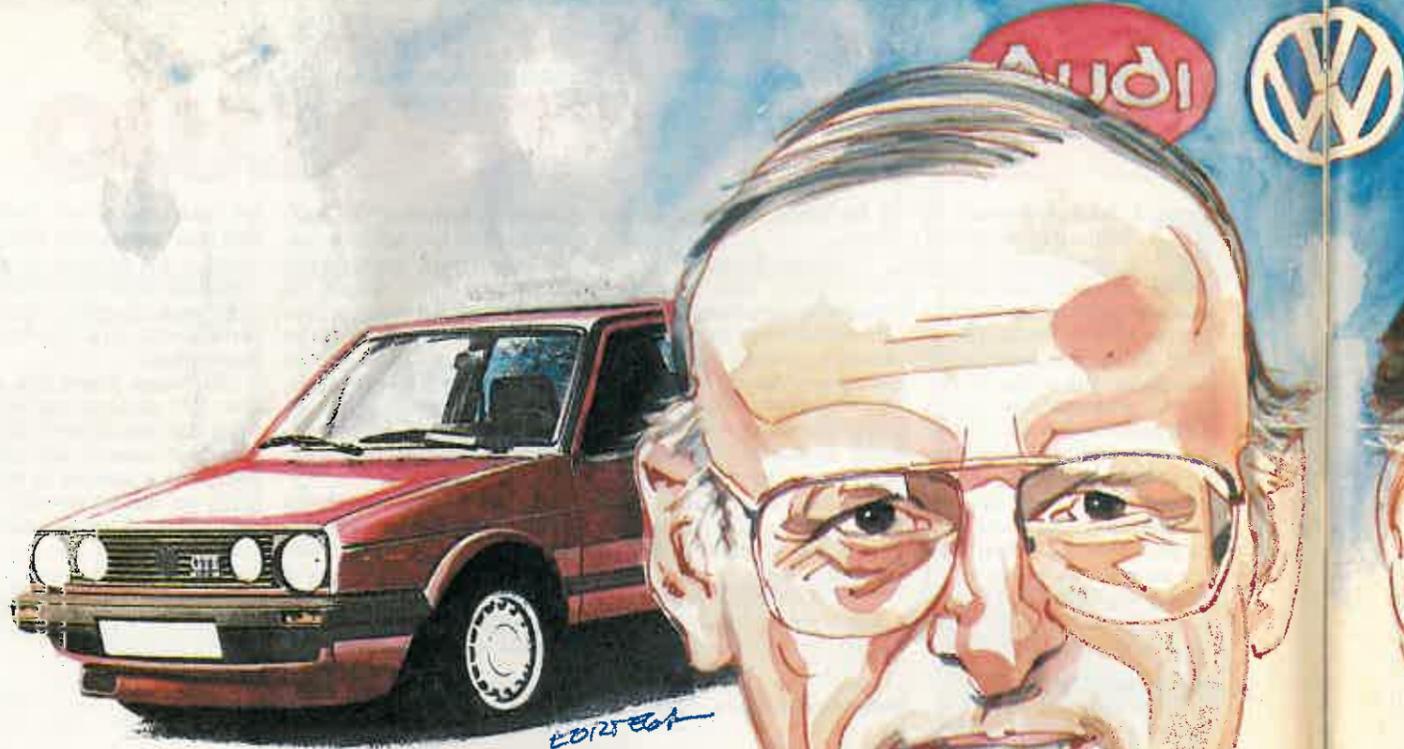
El Range Rover con motor VM turbodiesel consigue una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora.



El interior sigue siendo tan lujoso como siempre. En el vano motor, el cuatro cilindros italiano.



GUANCAULO PERINI



Todo se ha consumado. Una de las niñas mimadas del viejo régimen, Seat, ha iniciado su última andadura para caer en brazos del todopoderoso grupo alemán Volkswagen. Cuatro años de contactos, de ellos veintisiete meses de intensas negociaciones que en ocasiones han llegado al borde de la ruptura, van a desembocar en un nuevo perfil de la industria española del automóvil.

ASI SERA LA NUEVA SEAT

EN la todavía sede central de Seat, situada en el paseo de la Castellana de Madrid, se vive una inusitada actividad. «Este va a ser un mes de locos», dicen por los pasillos los ajetreados empleados que están ultimando la ceremonia de la «boda del año». Junio está siendo, sin duda, el mes Seat. El pasado lunes, día 9, los altos cargos del Instituto Nacional de Industria y de Volkswagen firmaban la ratificación de la compra de las acciones de Seat en poder del INI por parte del grupo alemán. El escenario, la ciudad helvética de Ginebra. El acto, a puerta cerrada. Se elegía esa ciudad porque, en caso de diferencias entre las partes, el acuerdo queda sujeto al arbitraje de los tribunales de Zurich.

Después de ese acto casi protocolario, vendrán los de trabajo. Para el día 12 está fijada la celebración de la junta general de accionistas, donde con la rutina habitual de los últimos años se darán a conocer oficialmente los resultados de Seat en el pasado año (unas pérdidas de 36.622 millones de pesetas) y se convocará para seis días más tarde, el 18, una junta extraordinaria de la compañía, de la que saldrán los nuevos consejos de dirección, desvelándose, por fin, el nombre del nuevo presidente: Werner Schmidt, director comercial y hombre de confianza del máximo dirigente del grupo VW, y activo negociador en todo el proceso abierto con el INI. Queda por dilucidarse si Juan Antonio Díaz Álvarez figurará como vicepresidente

o como director general, aunque está claro que será el segundo de a bordo.

El mes loco de Seat culminará el próximo día 23 cuando Volkswagen desembolse un total de 40.800 millones de pesetas de los 80.000 millones de la ampliación de capital aprobada por el Go-

bierno recientemente. La firma alemana contará desde ese momento con el 51 por 100 de las acciones de Seat, quedando el resto (49 por 100) en manos del INI.

Muchos han sido los hitos que han marcado este proceso de venta de Seat. El banderazo inicial se daría realmente tras los acuerdos alcanzados en 1982 con Volkswagen y después de una visita del entonces presidente del INI, En-

rique Moya, a la sede de Volkswagen, tras las gestiones realizadas por Juan Miguel Antofañanzas, que estaba al frente de Seat. Ya entonces —29 de marzo de 1984—, Moya puso sobre el tapete la posible participación de Volkswagen en Seat.

Sin duda, este ofrecimiento sorprendió a la marca germana que, en aquel momento, comenzaba a salir de un duro bache comercial y económico. Sin embargo, no la dejaron de lado y en noviembre del mismo año se produce un primer intercambio de borradores del «memorandum of understanding» o carta de intenciones, rechazando el INI el presentado por los técnicos ale-

manes, ya que VW exigía la existencia de un derecho de reventa de las acciones que comprara de Seat al INI en el caso de que la marcha de la firma española no se ajustara a los planes previstos. Al mismo tiempo, los alemanes introducen lo que será después su caballo de batalla en todo el proceso negociador: la exigencia de que el INI cubra las pérdidas que se registren en la empresa española durante los cinco

años posteriores a la firma del acuerdo. Siguen las reuniones, tanto en España como en Alemania. A finales de 1984, el «holding» español entrega una primera versión completa de su plan industrial, en el que destacaba el elevado nivel de producción, 550.000 vehículos al año. Los alemanes propondrán retocar el plan hacia alternativas con hipótesis de producción más conservadoras.

Después de un «impasse» a comienzos de 1985, los alemanes cuantifican por primera vez el excedente de mano de obra, que debería alcanzar a unos seis mil trabajadores, y se encarga a la firma McKinsey un estudio sobre la competitividad de Seat, cuyo resultado asegura que la empresa es reciclable y puede competir a nivel europeo. Con esta perspectiva, el INI aparca momentáneamente el tema del dinero y centra

LOS MANDAMASES

A partir del próximo día 23, Werner Schmidt, actual director general de VW y responsable de ventas, será oficialmente el nuevo presidente de Seat, con funciones operativas plenas. El hombre de confianza del presidente Carl Hahn, y el que mayor peso ha llevado en la negociación, contará como segundo con Juan Antonio Díaz Álvarez, con categoría de director general. A partir de ese momento, y hasta el 31 de diciembre de este año, el consejo de administración de Seat estará formado por once personas, seis de ellas designadas por la multinacional alemana, y cinco por el Instituto Nacional de Industria. Por debajo de ese consejo se formará un comité de vigilancia integrado por cinco personas, tres de ellos a propuesta de Volkswagen y dos del INI, en el que entrarán a formar parte el consejero delegado —también designado por VW—, el presidente y dos directores generales.

Más adelante, y una vez que VW adquiera el 75 por 100 del capital, el consejo estará formado por nueve personas propuestas por la firma alemana y dos por el INI. De momento

siguen las especulaciones sobre los participantes en estos consejos propuestos por el INI (véase MOTOR16 núm. 131), tema que se está llevando con absoluta discreción. No obstante, INI y VW están negociando a marchas forzadas para otorgar los correspondientes «placet» a esas personas, tema clave al menos en el periodo transitorio.

Pero por encima de todo planea la figura más relevante de esta historia, Carl Horst Hahn, presidente de Volkswagen desde 1982, reelegido hace poco hasta 1991. Hahn, que el 1 de julio cumple sesenta años, nacido en un pequeño pueblo ahora en territorio de la RDA, trabaja en VW desde 1954 —salvo un pequeño lapsus—, donde ha recorrido prácticamente todo el escalafón. Es la persona que más ha impulsado la conclusión del acuerdo, y que reconoce haber apostado muy fuerte.



Werner Schmidt será el nuevo presidente de Seat.

su atención en el diseño del plan industrial, que lleva a un excedente de empleo de 4.000 personas. Mientras los alemanes piden —es julio de 1985— una auditoría externa y el proceso sigue ralentizado.

Se suceden los viajes a Alemania y a España de los equipos negociadores. Los compromisos orales encuentran dificultades para verse sobre papel. El presidente del INI, Luis Carlos Croisier, viaja en diciembre último a la sede de VW. Se trata de dar el último empujón antes de que finalice el año y España ingrese en la Comunidad. Tras dos duros días de negociaciones, el 20



El éxito indudable del Golf ha ayudado a VW a aceptar el reto que supone hacerse cargo de Seat.



de diciembre ambas partes se intercambian nuevos borradores y el Gobierno español dará un paso definitivo al aprobar en su última reunión del año una subrogación de la deuda del INI derivada de esta operación por importe de 185.266 millones de pesetas.

Aunque acompasado, el ritmo negociador no ha decaído desde entonces. El 22 de febrero último, el Consejo de Vigilancia de Volkswagen autorizaba la compra del 51 por 100 del capital de Seat. La firma, que aparece como próxima, sigue retrasándose, sin embargo, por exigencias jurídicas relacionadas con las garantías de la operación. El penúltimo acto ha sido la aprobación por el Gobierno español, en su última reunión del mes de mayo, del acuerdo previo INI-VW por el cual el Instituto deja de poseer la mayoría del capital de Seat.

El acuerdo final INI-VW, aunque desconocido oficialmente, recoge una serie de cláusulas bastante favorables para la firma alemana, como es que VW seguirá cobrando royalties por la transferencia de tecnología a Seat, y que el INI tendrá que cambiar su plan financiero para este año al tener que destinar un crédito de 20.000 millones de pesetas para cubrir la posible aparición de más pasivos ocultos en las cuentas de Seat, crédito que será reembolsado el último día del año 1990. La toma de participación empieza el 23 de junio con la compra del 51 por 100 de

las acciones, lo que supone un desembolso de 40.800 acciones de mil pesetas nominales, siendo el INI el titular del resto de las acciones hasta completar los 80.000 millones de capital social que tendrá Seat.

En el mismo acuerdo, VW se compromete a intentar adquirir el 75 por 100 del capital de Seat antes del 31 de

diciembre del año actual, y a comprar la totalidad de las acciones antes del 31 de diciembre de 1990. El precio de las acciones se mantiene estable en las mil pesetas/unidad durante todo este periodo. También se contempla en el acuerdo el futuro de las compañías participadas por Seat, que pasaran a manos del INI, como es el caso de Acesa

ELO TRO
ESTILO.



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

ALPINE

La elite del Sonido

Acude al Distribuidor Oficial de su Localidad.

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

LAS CONDICIONES DEL SI

BUENA prueba del rigor germánico en un negocio de la envergadura de Seat-VW es la carta que se acompaña al protocolo firmado el día 9, en la que queda muy claro que Volkswagen se reserva el derecho de revertir al INI la compra de Seat en determinados casos. Entre éstos figuran las objeciones que la Comunidad Económica Europea pueda poner a la operación si interpreta que Seat ha recibido ayudas oficiales encubiertas, contrarias a la libre competencia comunitaria. De momento no parece que haya ninguna reclamación ante Bruselas —probablemente vendría de Londres—, ya que la subrogación de deudas por el INI se produjo antes de la incorporación de España a la CEE, y existe además el precedente de las ayudas del Gobierno francés a su industria de automoción.

Hay otras cláusulas resolutorias: si la empresa española no puede seguir produciendo su gama de productos; si el Gobierno español no aprueba la operación (aquí no hay caso, ya que se dio luz verde la última semana de mayo); si el mismo Gobierno se vuelve atrás en el plazo de seis meses, o si, finalmente, alguno de los documentos manejados en las negociaciones contiene información falsa.

El protocolo contiene además una serie de condiciones por las que el INI debe proveer determinados fondos —un total de 15.070 millones de pesetas en este año— para cubrir el coste neto de la futura reducción de plantilla, para elevar la categoría de determinados empleados de Seat, y para garantizar la buena fe en la producción de vehículos del pasado año en Seat.

RAZONES PARA UN ACUERDO



La situación financiera de Seat era de una práctica quiebra técnica. El Estado ha aportado cuatrocientos mil millones para sanearla.

La compra por la multinacional Volkswagen de la mayoría del capital de Seat va a modificar sustancialmente la correlación de fuerzas en el mercado europeo del automóvil. Aunque de aquí a nueve años correrá a su costa la mayor parte de los gastos de la «boda», recibirá como dote el 1,4 por 100 de ese mercado que aporta la empresa española, lo que va a permitirle a corto plazo consolidar su papel de líder.

La firma radicada en Wolfsburg lleva batallando varios años con la italiana Fiat y las filiales europeas de General Motors y Ford. Ya recupera-

da de las pérdidas sufridas en los ejercicios 82 y 83 y relanzada por el éxito indudable del Golf, la marca VW (traducida, «coche del pueblo») ha presentado un balance de lo más optimista el pasado año, al contabilizar unos beneficios después de impuestos de 37.200 millones de pesetas, cifra exactamente el doble que la del ejercicio precedente. En coches, el grupo vendió en todo el mundo 2,4 millones de unidades y la exportación superó la barrera del millón. Además, las perspectivas para este año no pueden ser más halagüeñas.

Pero la conclusión del acuerdo INI-

VW no ha estado exenta de dificultades en el seno de la propia firma germana. La operación ha estado rodeada de un fuerte debate interno, propiciado por la estructura accionarial de esta multinacional. Los trabajadores representan el 50 por 100 del comité de vigilancia de la empresa, mientras que entre los accionistas hay presencia tanto del Gobierno federal como del regional. Pese a que en un principio los pro-Seat eran minoritarios, el voto de calidad del presidente Carl Hahn y de Schmidt, así como de los responsables de producción, se han llevado el gato al agua.

En cuanto a la posición de Seat, su historia es bien conocida. En 1985 ha vuelto a ser la «oveja negra» del INI, con unas pérdidas de 36.522 millones de pesetas y unos costes financieros de 40.675 millones, cifras que la colocan en una situación de «quiebra técnica», una denominación muy utilizada por el «ex» Miguel Boyer refiriéndose a Rumasa. Desde 1977 (beneficio de 406 millones de pesetas) el deterioro ha sido irrefrenable. Durante los años de legislatura socialista, las pérdidas acumuladas de Seat han superado los cien mil millones. El Estado-bombero ha acudido con una ayuda de 400.000 millones y eso pese a que los puestos de trabajo se han reducido en diez mil personas y que la exportación en el pasado año representó el 43 por 100 de los ingresos de la compañía. Para Seat no había otra salida viable.

(la concesionaria de autopistas), o que serán privatizadas, como Made, Purotator y Victorio Luzuriaga.

Una vez formalizado el acuerdo y constituidos los nuevos consejos rectores empezará a hacerse efectivo el plan industrial, lo que atraerá más dinero germano a la firma española. De momento no se han despejado las dudas sobre la posibilidad de construir una nueva planta en Martorell, que sustituya a la actual de la Zona Franca de Barcelona, o remozar esta última. Si se adoptara la primera solución, que los expertos ponen en entredicho, las inversiones de Volkswagen de aquí a 1995 se elevarían a 510.000 millones de pesetas. En el otro caso, las inversiones se quedarían en 430.000 millones.

Dentro de este proceso —además del traslado de la sede social a Barcelona—, está prevista la construcción de una nueva planta de motores que surtiría al mercado nacional y alemán, con un costo aproximado de 90.000 millones de pesetas. En cuanto a masa laboral, se prevé una reducción este año de 2.500 puestos de trabajo, para ir disminuyéndola paulatinamente hasta que-

dar en 1990 en 19.600 empleos. El plan industrial, por otra parte, sigue moviéndose en dos escenarios diferentes. En una hipótesis de mercado bajo, la producción total dentro de dos años sería de 350.000 vehículos, de los que 120.000 serían modelos de VW. En caso de que el mercado fuera alto, la producción sería de algo más de 400.000 vehículos, de ellos 150.000 alemanes. Este acuerdo, que va a abrir las puertas al mayor proceso de inversiones extranjeras en nuestro país de los últimos años, no ha sido —como se ha visto— fácil. Cuando se tomó la decisión de vender Seat, se jugaba con el dato de que al ritmo que llevaban las pérdidas acumuladas en los cinco ejercicios posteriores podrían alcanzar la desorbitante cifra de 400.000 millones de pesetas.

CON LA OPERACION SEAT-VW SE ABREN LAS PUERTAS AL MAYOR PROCESO DE INVERSIONES EXTRANJERAS EN NUESTRO PAIS DE LOS ULTIMOS AÑOS

Raúl R. Sáez

NUEVO FORD ESCORT '86

El nuevo Escort 86 le va a despertar los sentidos. Sentirá la belleza de sus nuevas líneas exteriores, aún más aerodinámicas. Notará la potencia y la economía de sus nuevos motores 1.3 de 60 CV, 1.4 de 75 CV o del nuevo 1.6 de 90 CV. Todos ellos con 5 velocidades y encendido electrónico.

Llénese de sensaciones de confort en su interior, totalmente nuevo, de diseño ergonómico. Sensaciones de confort, como su completo guarnecido interior.



El cuadro de instrumentos, de nuevo diseño, y el asiento trasero, abatible 40/60. Y algo que le despertará un sentido más. El de la seguridad. Frenos de disco con servofreno y por primera vez en un coche de su categoría el nuevo sistema de frenos antibloqueo, especialmente desarrollado para vehículos de tracción delantera, opcional con motores CVH.

Si usted es sensible al diseño y el confort, a las máximas prestaciones con el mejor precio y la máxima seguridad, elija el nuevo Escort 86. Le despertará los sentidos.

	1.1	1.3	1.4	1.6	1.6 D
	50 CV.	60 CV.	75 CV.	90 CV.	54 CV.
CL	4 vel.	5 vel.	5 vel.	—	5 vel.
Ghia	—	—	—	5 vel.	5 vel.



Si usted es sensible al diseño y el confort, a las máximas prestaciones con el mejor precio y la máxima seguridad, elija el nuevo Escort 86. Le despertará los sentidos.

Nuevo Escort '86 CL, desde 1.109.300 Pts.
 Nuevo Escort '86 Ghia, desde 1.324.200 Pts.
 Nuevo Escort '86 Diesel, desde 1.351.200 Pts.

Incluidos I.V.A. y transporte.

DESPIERTA LOS SENTIDOS



Diseño y Calidad

SEAT IBIZA

Para dentro de dos años está previsto el «restyling» del Ibiza, cuyo aspecto frontal será mucho más ligero. Entonces tendrá un nuevo motor gasolina de 1.000 centímetros cúbicos y un nuevo motor diesel.



LOS HIJOS DEL ACUERDO

A la luz de la unión Seat-Volkswagen van a aparecer una serie de nuevos modelos, que en el plazo de tres años van a transformar radicalmente la oferta de ambas marcas. A la renovación *biológica* de cada

una de las gamas habrá que añadir las modificaciones a que dará lugar la utilización de componentes comunes y, sobre todo, las que se deriven de la desbordante vitalidad, en lo que a innovaciones tecnológicas se refiere, de que hacen gala los inge-

nieros alemanes de Volkswagen.

Actualmente, un modelo con más de cinco años se considera viejo. El ritmo de lanzamiento impuesto en su día por los fabricantes japoneses ha llevado a los europeos a imitarles en este sen-

tido. General Motors fue el primero, renovando su Kadett justo tras cinco años de vida. Esa es la tendencia actual y el ciclo biológico que prevén las marcas más agresivas. Pero antes de la renovación total de cada modelo hay una fase previa, que es el *restyling* u operación de maquillaje. Sin hacer cambios que afecten radicalmente a la estampación de la

carrocería, el modelo correspondiente sufre una puesta al día que asegura su supervivencia al menos por tres años más.

En esta fase, o cercanos a ella, se encuentran algunos de los modelos de esta gran familia recientemente formada. El más inmediato es el **Seat Marbella**. Previsto inicialmente para antes del verano, su lanzamiento ha sido pospuesto, pero en ningún caso será presentado después del otoño. El Marbella seguirá siendo el primer escalón de la gama, el modelo más básico y barato. Conservará la vocación de *primer coche*, puesta de manifiesto con el Panda, pero adornada con una serie de refinamientos que al mismo tiempo hagan de él un utilitario apreciado por un público más exigente. El nuevo Marbella, que nuestros lectores vieron en exclusiva en el número 131 de MOTOR16, tiene un aspecto diferente al conocido Panda. Grandes faros y capó descendente entre ellos al estilo R-5 personalizan su frontal, que en la parte inferior tiene un generoso parachoques tipo escudo. Los laterales también están protegidos por unas defensas, mientras que la tapa de la

bisagra de la puerta va pintada en el mismo color de la carrocería, en vez de ser en plástico negro, como en el Panda. Embellecedores aerodinámicos de ruedas, lavafaros a presión, asientos tapizados en paño y con reposacabezas son otros de los detalles del futuro modelo, para el que no se esperan modificaciones técnicas espectaculares.

El siguiente modelo dentro de la gama, el **Seat Ibiza**, tiene ante sí un apretado calendario. Lo más inmediato es la versión cinco puertas, que nuestros lectores ya conocen y que debería aparecer en el otoño. Los responsables de Seat tienen depositada su confianza en esta versión, que, según los sondeos efectuados, gozaría de una gran aceptación. El trabajo de Giugiaro, su diseñador, ha sido magnífico y el resultado final habrá que calificarlo como un acierto casi con toda seguridad, tanto a nivel estético como a nivel práctico.

Prácticamente al mismo tiempo se ofertará una versión básica. Al igual que el Ibiza Junior destinado a los mercados exteriores, llevará el motor 903 de origen Fiat, el que siempre tuvieron los 127. Este modelo ofrecerá



IBIZA CINCO PUERTAS. Llegará en otoño y a continuación vendrá la versión 1.500 a inyección, con una potencia de 105 caballos.

un precio de choque, aunque sea a costa de unas prestaciones discretas: 130 kilómetros por hora de velocidad máxima.

De cualquier manera, esta es una solución intermedia hasta que se decida cuál será la motorización definitiva del futuro Ibiza básico. Hoy por hoy, las alternativas son dos: seguir desarrollando la versión 1.000 centímetros cúbicos del motor System Porsche o adoptar el de 1.043 centímetros cúbicos del Volkswagen Polo. Sobre una de estas alternativas se decantará la futura fábrica de motores.

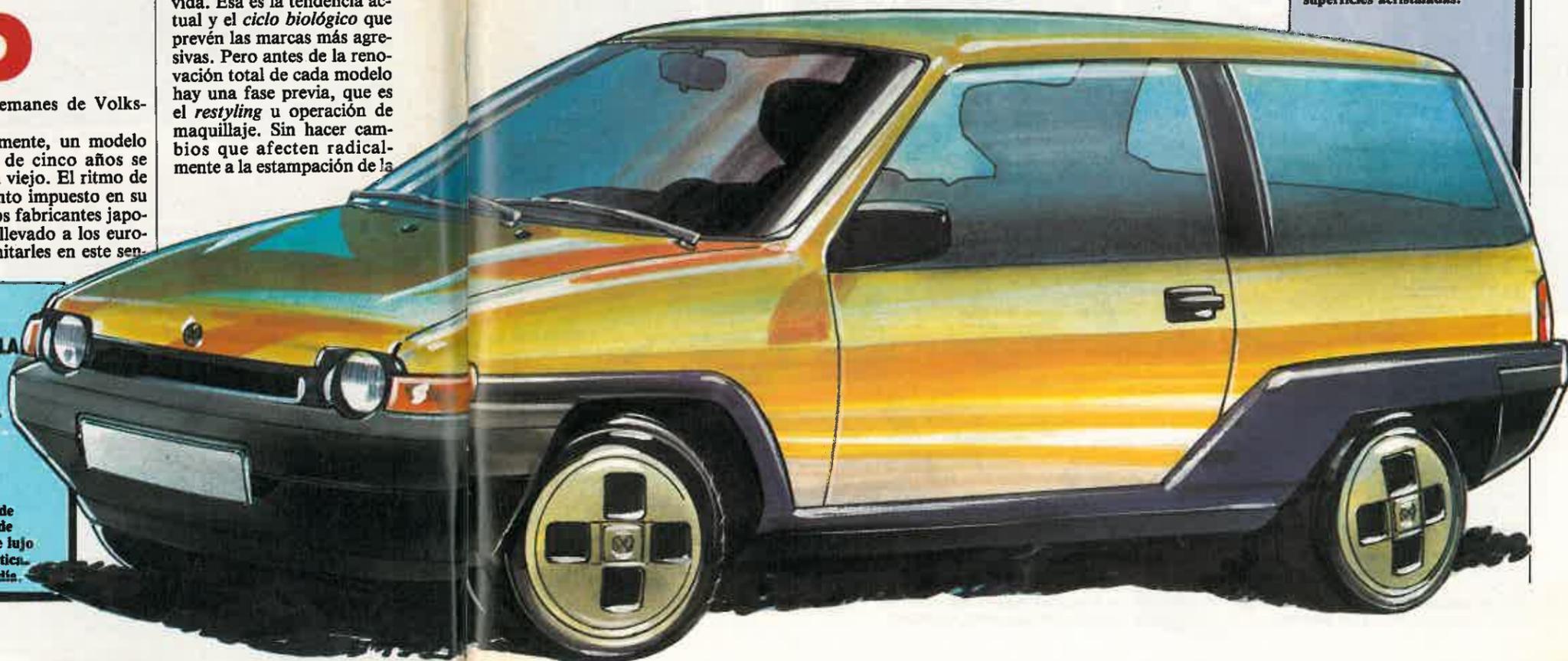
Dudas similares planean

sobre el futuro Ibiza diesel. El actual motor, ya con la nueva culata realizada por el especialista Ricardo y con los bajos reforzados, podría recobrar su juventud con la adopción de un turbocompresor, que elevaría sus prestaciones hasta superar fácilmente los 160 kilómetros por hora. La otra posibilidad es adoptar el motor diesel Volkswagen de 1.588 centímetros cúbicos, que lle-

VOLKSWAGEN POLO. Se trata de un modelo completamente nuevo, que debe aparecer en 1988, pero mantendrá unas importantes superficies acristaladas.

**SEAT MARBELLA**

Es la novedad más inmediata. Sustituirá al Panda, pero con la adopción de una serie de detalles de lujo y una estética puesta al día.



Nueva BMW K-75 S BMW DESCUBRE UNA NUEVA GENERACION



Olvida todo lo que sabes de motociclismo. Abre tu mente. Mira esta imagen. Y ahora, recordándola, escucha: BMW K 75 S. Lo más reciente de la Serie K. Para ella no existe nada anterior. Ningún paso previo. Ninguna referencia. Porque dentro de la Serie K, la K 75 S de BMW es un salto en la evolución de los 750 cc.: Motor de inyección LE-Jetronic, capaz de superar los 200 Km/h. sin levantar la voz. Frenos de disco, para detenerse a

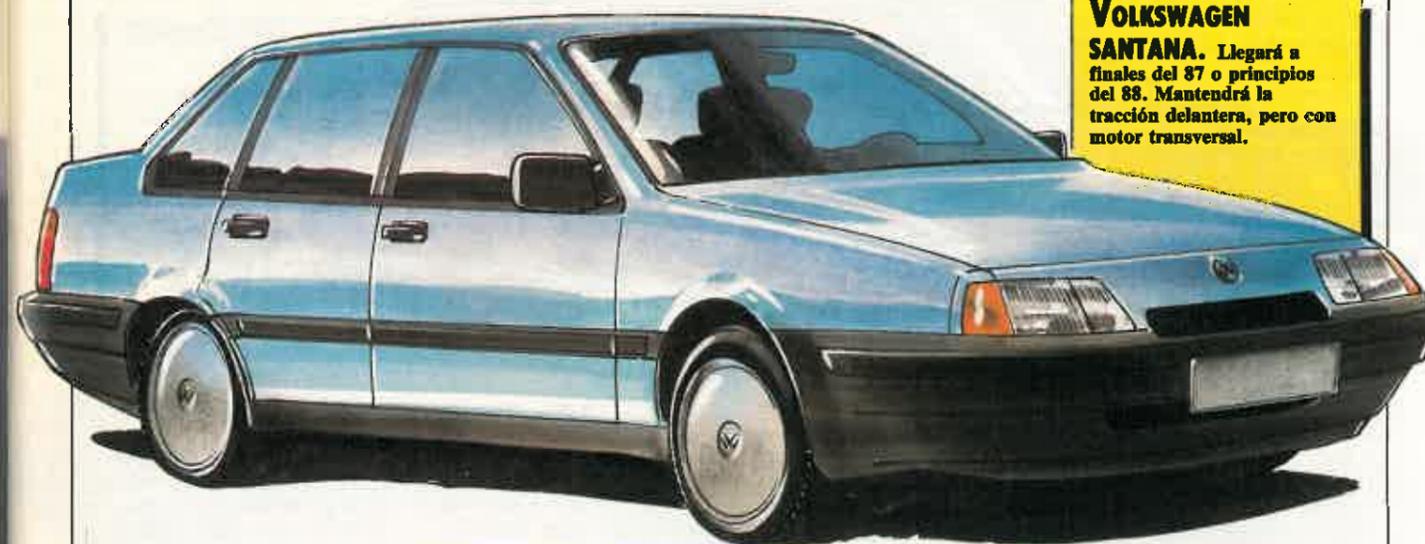
cualquier velocidad sin llamar la atención. Manejabilidad y ligereza únicas. Carenado exclusivo. Diseño BMW. La K 75 S descubre una nueva generación. La de los que eligen una deportividad consecuente con la tecnología. Fruto de la tecnología. Origen de una especie que sabe encontrar la belleza no sólo en la belleza sino también en la evolución. En la aplicación de nuevos conceptos de seguridad, equilibrio,

comodidad... Hasta superar todo lo que hasta hoy definía los 750 cc. Y con otro especial incentivo: Su precio final, que ahora se sitúa desde 1.143.800 ptas. para la Serie K, IVA incluido. Por esto, BMW descubre una nueva generación. Y por esto, también una nueva generación, la última, descubre a BMW.



SEAT 

ACTUALIDAD



VOLKSWAGEN SANTANA. Llegará a finales del 87 o principios del 88. Mantendrá la tracción delantera, pero con motor transversal.

van los Golf, Passat o Santana y que en su actual configuración turboalimentada rinde 70 caballos.

Más inmediato, pero con rumores de retrasarse hasta el próximo mes de febrero, llegará el motor System Porsche alimentado por inyección, que elevará la potencia de la versión 1.500 hasta 105 caballos. Los 185 kilómetros por hora estarán asegurados y esta cifra le permitirá entrar en ese grupo entre los que se cuentan el Citroën Visa GTI o el Renault 11 Turbo, coches de tamaño reducido pero con brillantes prestaciones. El Ibiza SXI adoptará además una serie de elementos distintivos en su carrocería.

Pero el gran cambio no llegará hasta finales del 88, cuando el Ibiza sufrirá su primer *restyling*. Su aspecto variará, sobre todo en lo referente al frontal, que será menos masivo, gracias a un capó tipo Fiesta y un parachoques de aspecto mucho más ligero. Para entonces ya se habrá decidido la futura motorización básica de gasolina y la diesel, que casi con toda seguridad llevaría *intercooler*.

El modelo cuyo futuro está menos claro es el Seat Ronda. Actualmente, su demanda en el mercado nacional es simplemente tibia y, aunque en abril se ha recuperado, en el primer trimestre del año sus

VOLKSWAGEN SCIROCCO. Al contrario de alguna versión actual, el futuro Scirocco será un auténtico deportivo gracias a su motor seis cilindros.



ventas superan por poco las mil unidades. En exportación, sin embargo, se mantiene. Pero está claro que cuando salga el Ibiza cinco puertas su posición va a ser comprometida, ya que su teórico hermano pequeño prácticamente va a ofrecer lo mismo y con la ventaja de ser novedad.

El Seat Málaga se mantendrá como modelo cumbre de la gama, aunque existe un proyecto de Ibiza tres volúmenes que podría ser un competidor. También lo sería el Volkswagen Jetta, pero en cualquier caso se trata de decidirse por uno u otro. Lo que está claro es que Seat no desaprovecharía este segmento,

VW GOLF CABRIO. El futuro descapotable aún tardará en llegar.





VOLKSWAGEN JETTA FAMILIAR. Uno más de los múltiples derivados del actual Golf. También habrá un diesel con «intercooler» y un Syncro con el motor de 16 válvulas.

en el que goza de una buena penetración. Un proyecto que, sin embargo, pierde fuerza es el del Málaga Familiar, que igualmente tendría un rival directísimo en el futuro VW Jetta Familiar.

Dentro de la gama de modelos de la marca alemana, el Volkswagen Polo es uno de los que más pesan en el acuerdo Seat-VW. Pese a la oposición de los sindicatos alemanes, este coche podría fabricarse exclusivamente en España, destinando sus

actuales cadenas de producción en Alemania al Volkswagen Golf/Jetta, cuya demanda es siempre alta, en cualquier caso superior a las 3.000 unidades/día, que es su actual ritmo de producción. El Polo proseguirá su carrera en su actual configuración al menos durante dos años más, a lo largo de los cuales recibirá diversas modificaciones, como la del motor diesel 1.300 (45 caballos y 140 kilómetros por hora), que se verá este otoño. Su heredero responderá a

un nuevo diseño eminentemente original. Conservando el concepto de semibreak que ya en 1981 inauguró el actual modelo, tendrá a una línea eminentemente aerodinámica, con tres y cinco puertas. Cristales enrasados en la carrocería y un cuidadoso estudio, tanto de los bajos como de todo lo referente a tomas de aire, harían posible un Cx récord para coches de este tamaño, bien por debajo del 0,31 del Citroën AX. Al frente de este proyecto se

encuentra el diseñador francés Patrick Le Quement, un hombre que, sin duda, aportará al futuro Polo ese toque de originalidad que ya dio a modelos tan característicos como el Ford Sierra o el Scorpio.

El Volkswagen Golf es el que hoy goza de mejor salud en la marca alemana. La transferencia del Polo a España permitiría ampliar su oferta de versiones: primero aparecería un GTD 1.600 dotado de *intercooler*, capaz de dar 80 caballos y alcan-

zar los 170 kilómetros por hora con la economía del diesel. Más adelante, una versión de 1.400 centímetros cúbicos a gasolina y un Syncro 4x4, con el motor

motor, el Passat podrá competir con las berlinas más rápidas del mercado, pues en versión 2.600 centímetros cúbicos dará una potencia de 180 caballos, suficientes

para alcanzar 230 kilómetros por hora. Habrá también una variante 2.200 de 145 caballos. Este motor, que se conoce por las siglas RV6, es enteramente de alu-

minio, tiene un árbol de levas en cabeza, dos válvulas por cilindro, va alimentado por inyección y es quince kilos más ligero que el actual cinco cilindros de la marca.



VOLKSWAGEN PASSAT. Vendrá el año que viene y lo hará con un nuevo motor de seis cilindros bajo el capó delantero. La carrocería será mucho más moderna y aerodinámica.

de dieciséis válvulas, para competir directamente con el Lancia Delta HF 4WD. El descapotable se retrasaría hasta 1988, y en 1990 podría llegar la tercera generación del Golf.

Sin embargo, en el momento actual, todas las miradas convergen en 1987. El año que viene serán sustituidos los dos modelos más veteranos de la gama: el Scirocco y el Passat. La tercera generación de este último podría presentarse en septiembre, en el Salón de Francfort. Será un coche completamente nuevo, y aunque las dimensiones externas no cambiarán, el habitáculo tendrá unos cuantos centímetros más de longitud, con la subsiguiente mejora de habitabilidad. Para ello, el motor, que ahora va en posición longitudinal, se colocará transversalmente. Además, habrá una nueva planta motriz, un seis cilindros del que MOTOR16 habló por vez primera en su número 85, hace ahora justamente un año. Será un seis cilindros en V estrecha, al estilo del antiguo Lancia Fulvia, diseño que permite unas dimensiones limitadas y un bloque muy compacto. Con este

VOLKSWAGEN CON MOTORES SEAT

EN cierta ocasión, el importador de Porsche y Seat en Francia, Norbert Wagner, dijo que en un futuro ciertos modelos de Volkswagen acabarían llevando el motor System Porsche. Esto aún es una hipótesis, pero no carece de fundamento. El motor System Porsche hace gala de un diseño muy avanzado y en el caso de ser utilizado por Volkswagen lo llevarían algunas de las versiones del Polo y del Golf. En definitiva, la decisión que se tome será la que más convenga a los planes fabriles de Seat y Volkswagen en esta nueva etapa que acaba de iniciarse, pero es una posibilidad que muy bien podría convertirse en realidad.



Para más adelante podría haber una versión con cuatro válvulas por cilindro y 225 caballos de potencia. El nuevo Passat también se fabricará con cuatro ruedas motrices y con el clásico motor 1.800 centímetros cúbicos de 90 caballos, al que se añadirá un 1.800 sobrealimentado con el compresor G, que utiliza el Polo G 40 con excelentes resultados.

El Volkswagen Scirocco también llevará este motor de seis cilindros. Podrá rivalizar con los deportivos más prestigiosos, pues su velocidad máxima sobrepasará los 240 kilómetros por hora. También sería factible adoptar el sistema de tracción a las cuatro ruedas. El siguiente modelo que dispondrá del nuevo motor será el Volkswagen Santana. Su lanzamiento será posterior al del Passat, pero no se retrasará excesivamente, dado que plataforma y elementos mecánicos serán comunes. Al igual que el Passat, el futuro Santana gozará de una carrocería particularmente aerodinámica y un habitáculo todavía más espacioso que el del modelo actual.

Alberto Mallo

SAMYANG
NEUMATICOS COREANOS CON GARRA



Neumáticos radiales con:
EXCELENTE ADHESION
MAYOR NEOMETRAJE
SEGURIDAD SOBRE MOJADO

SAMYANG
MAS KILOMETROS SEGURO

Distribuido por: CIA. GENERAL DE TABACOS DE FILIPINAS, S.A.

Rambias 109 08002 Barcelona Tel (93) 517 19 00

RENAULT 21. LA POTENCIA DE LA LIBERTAD.



DEDICADO A LOS CAZADORES DE LIBERTAD.

La potencia de la libertad.

Renault 21. Una nueva potencia para los cazadores de libertad. Una nueva potencia para los que van cada día más lejos, cada día más rápido. Para todos los que aman las fuerzas y las formas nuevas. Para quienes aspiran a todo. Sin compromisos.

El movimiento en libertad.

En ruta, el Renault 21 TXE alcanza los 200 Km/h. Sus 120 CV DIN le impulsan de 0 a 100 Km/h. en 9,7 segundos. Toda una potencia.

La inyección electrónica integral alía las leyes de inyección del carburante con la electrónica para conseguir una mejora de las prestaciones y una mayor longevidad del motor. El Renault 21 dosifica sus fuerzas.

Los caminos de la libertad.

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.

Gracias a la pura línea del diseño que lo envuelve, el Renault 21 consigue un coeficiente de penetración récord. Toda una demostración de eficacia.

Más de 1.450 puntos de asistencia en toda España.

Su Renault con Renault Financiación. Hasta cuatro años.





**ORIGINAL
O TRES COPIAS.**

EXIJA.

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

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

Recambios Originales.



ESTADISTICA

Mercado

ECOS DE LA SEMANA

TIBIO MERCADO EN ABRIL

DURANTE el pasado mes de abril las ventas de automóviles, tanto nacionales como importados, sumaron 50.131 unidades, lo que representa un descenso del 3,3 por 100 respecto a abril del 85. En los cuatro primeros meses del año la caída de las ventas alcanza un 7,8 por 100. Por marcas, Renault experimenta un descenso importante, mientras que Fiat-Lancia, Alfa Romeo y Austin Rover experimentan crecimientos transcendentales.

Por modelos sigue siendo el R-11 el más vendido, por delante del tercéto 205-Renault 5-Corsa, con cifras muy próximas. El Opel Kadett se sitúa ya en quinta posición, con lo que dos modelos de General Motors se colocan entre los cinco coches más vendidos del país, situación que nunca se había producido con anterioridad.

VENTAS POR MARCAS ACUMULADO

Modelo	Enero-abril 1986	%	Enero-abril 1985	%
Renault	45.265	27,47	58.521	32,76
Ford	23.739	14,41	27.366	15,32
Opel	21.600	13,11	19.715	11,04
Seat	20.213	12,27	19.170	10,73
Peugeot	15.765	9,57	14.875	8,33
Volkswagen	12.095	7,34	12.834	7,18
Citroen	8.444	5,12	11.576	6,48
Talbot	3.888	2,36	8.623	4,83
Fiat-Lancia	3.794	2,30	1.581	0,89
Alfa Romeo	2.931	1,78	559	0,31
Austin Rover	2.772	1,68	831	0,47
BMW	1.310	0,80	1.115	0,62
Mercedes	831	0,50	538	0,30
Volvo	715	0,43	540	0,30
Audi	554	0,34	352	0,20
Lada	298	0,18	—	0,00
Wartburg	225	0,14	—	0,00
Skoda	111	0,07	131	0,07
Saab	85	0,05	37	0,02
Jaguar	64	0,04	14	0,01
Porsche	47	0,03	39	0,02
Nissan	14	0,01	120	0,07
Trabant	7	0,00	14	0,01
Ferrari	6	0,00	9	0,01
Maserati	4	0,00	—	0,00
Morgan	2	0,00	3	0,00
TOTAL	164.779		178.624	

VENTAS POR MARCAS MENSUAL

	Abril 86	Porcen.	Abril 85	Porcen.
1.º Renault	12.393	24,72	18.858	36,38
2.º Ford	7.581	15,12	7.533	14,53
3.º Opel	6.962	13,89	5.030	9,70
4.º Seat	6.341	12,65	4.995	9,64
5.º Peugeot	4.661	9,30	4.217	8,13
6.º Volkswagen	3.548	7,08	4.221	8,14
7.º Citroen	2.286	4,56	3.070	5,92
8.º Fiat-Lancia	1.524	3,04	360	0,69
9.º Talbot	1.269	2,53	2.380	4,59
10.º Alfa Romeo	1.119	2,23	159	0,31
11.º Austin Rover	1.056	2,11	204	0,39
12.º BMW	385	0,77	312	0,60
13.º Mercedes	292	0,58	165	0,32
14.º Volvo	237	0,47	108	0,21
15.º Audi	191	0,38	68	0,13
16.º Lada	129	0,26	—	0,00
17.º Wartburg	64	0,13	13	0,03
18.º Skoda	46	0,09	47	0,09
19.º Saab	28	0,06	4	0,01
20.º Porsche	23	0,05	5	0,01
21.º Jaguar	22	0,04	5	0,01
22.º Ferrari	2	0,00	4	0,01
23.º Trabant	1	0,00	1	0,00
24.º Nissan	1	0,00	80	0,15
25.º Maserati	—	0,00	—	0,00
26.º Morgan	—	0,00	—	0,00
Total	50.131		51.839	

VENTAS POR MODELOS

	Abril 86	Porcentaje (%)	Enero-abril 86	Porcentaje (%)	Abril 85	Porcentaje (%)	Enero-abril 85	Porcentaje (%)
Renault 11	5.563	11,12	20.973	12,76	—	—	—	—
Peugeot 205	3.863	7,72	13.469	8,19	—	—	—	—
Renault 5	3.433	6,86	11.469	6,98	—	—	—	—
Opel Corsa	2.863	5,72	12.843	7,79	—	—	—	—
Opel Kadett	2.656	5,31	6.084	3,65	—	—	—	—
Seat Panda	2.315	4,63	4.967	3,02	—	—	—	—
Ford Escort	2.276	4,55	8.275	5,03	—	—	—	—
Ford Orion	2.221	4,44	5.863	3,57	—	—	—	—
Seat Ibiza	1.979	3,96	6.390	3,89	—	—	—	—
Ford Fiesta	1.932	3,86	6.143	3,74	—	—	—	—
Volkswagen Polo	1.861	3,72	5.858	3,56	—	—	—	—
Seat Málaga	1.764	3,53	6.830	4,16	—	—	—	—
Renault 9	1.519	3,04	5.092	3,10	—	—	—	—
Citroen BX	1.279	2,56	5.322	3,18	—	—	—	—
Fiat Uno	937	1,87	2.257	1,37	—	—	—	—
Seat Ronda	876	1,75	1.775	1,08	—	—	—	—
Ford Sierra	856	1,71	2.501	1,52	—	—	—	—
Volkswagen Passat	838	1,68	3.608	2,19	—	—	—	—
Peugeot 505	797	1,59	2.339	1,41	—	—	—	—
Citroen Visa	782	1,50	2.499	1,52	—	—	—	—
Talbot Solara	693	1,39	1.821	1,11	—	—	—	—
Renault 18	651	1,30	2.713	1,65	—	—	—	—
Alfa 33	628	1,26	1.583	0,97	—	—	—	—
Talbot Horizon	572	1,14	2.048	1,25	—	—	—	—
Rover 216	570	1,14	1.308	0,80	—	—	—	—
Renault 4	533	1,07	1.827	1,54	—	—	—	—
Opel Ascona	499	1,00	1.842	1,12	—	—	—	—
Renault 25	463	0,93	1.427	0,87	—	—	—	—
Volkswagen Santana	427	0,85	1.584	0,92	—	—	—	—
Volkswagen Golf	396	0,79	1.068	0,64	—	—	—	—
BMW Serie 3	294	0,59	1.039	0,63	—	—	—	—
Ford Scorpio	294	0,59	893	0,54	—	—	—	—
Alfa 75	289	0,58	695	0,42	—	—	—	—
Opel Rekord	275	0,55	802	0,49	—	—	—	—
Renault 6	236	0,46	1.054	0,64	—	—	—	—
Austin Montego	229	0,46	739	0,45	—	—	—	—
Austin Metro	180	0,36	416	0,25	—	—	—	—
Fiat Regata	176	0,35	436	0,27	—	—	—	—
Citroen CX	157	0,31	518	0,32	—	—	—	—
Volvo Serie 300	146	0,29	467	0,28	—	—	—	—
Mercedes Serie 124	134	0,27	402	0,24	—	—	—	—
Lada Serie 2100	129	0,26	298	0,18	—	—	—	—
Autobianchi Y 10	112	0,22	367	0,22	—	—	—	—
Mercedes Serie 190	110	0,22	301	0,18	—	—	—	—
Lancia Thema	106	0,21	273	0,17	—	—	—	—
Lancia Prisma	94	0,19	209	0,13	—	—	—	—
Alfa 90	91	0,18	277	0,17	—	—	—	—
Audi 90	88	0,18	250	0,15	—	—	—	—
BMW Serie 5	74	0,15	215	0,13	—	—	—	—
Audi 100	64	0,13	200	0,12	—	—	—	—
Wartburg	64	0,13	225	0,14	—	—	—	—
Autobianchi A 112	61	0,12	145	0,09	—	—	—	—
Volvo Serie 700	53	0,11	124	0,08	—	—	—	—
Citroen LNA	49	0,10	164	0,10	—	—	—	—
Skoda 120/Rapid	46	0,09	111	0,07	—	—	—	—
Volvo Serie 200	38	0,08	124	0,08	—	—	—	—
Alfa GTV	34	0,07	100	0,06	—	—	—	—
Mercedes Serie 5	34	0,07	87	0,05	—	—	—	—
Opel Manta	28	0,06	81	0,05	—	—	—	—
Austin Maestro	24	0,05	74	0,05	—	—	—	—
Lancia Delta	22	0,04	55	0,03	—	—	—	—
Jaguar Sovereign	22	0,04	64	0,04	—	—	—	—
Rover	21	0,04	92	0,06	—	—	—	—
Volkswagen Scirocco	21	0,04	48	0,03	—	—	—	—
Audi Coupe	18	0,04	46	0,03	—	—	—	—
Seat 131	17	0,03	184	0,11	—	—	—	—
Citroen GSA	16	0,03	41	0,02	—	—	—	—
BMW Serie 7	16	0,03	43	0,03	—	—	—	—
Opel Senator	15	0,03	47	0,03	—	—	—	—
Porsche 944	14	0,03	28	0,02	—	—	—	—
Saab 900	14	0,03	44	0,03	—	—	—	—
Audi 80	13	0,03	38	0,02	—	—	—	—
Saab 9000	13	0,03	41	0,02	—	—	—	—
Seat Fura	11	0,02	58	0,04	—	—	—	—
Fiat Argenta	11	0,02	43	0,03	—	—	—	—
Alfa Spider	8	0,02	22	0,01	—	—	—	—
Volvo Serie 400	8	0,02	28	0,02	—	—	—	—
Audi 100	7	0,01	18	0,01	—	—	—	—
Mercedes Serie C	6	0,01	16	0,01	—	—	—	—
Fiat Ritmo Abarth	5	0,01	9	0,01	—	—	—	—
Mercedes Serie 107	5	0,01	9	0,01	—	—	—	—
Opel Monza	5	0,01	21	0,01	—	—	—	—
Talbot Samba	4	0,01	18	0,01	—	—	—	—
Porsche 924	4	0,01	6	—	—	—	—	—
Porsche 928	3	0,01	3	—	—	—	—	—
Ford Granada	2	—	7	—	—	—	—	—
Audi Quattro	1	—	2	—	—	—	—	—
BMW Serie 6	1	—	13	0,01	—	—	—	—
Ferrari GTS/GTD	1	—	3	—	—	—	—	—
Ferrari Testarossa	1	—	1	—	—	—	—	—
Nissan Cherry	1	—	14	0,01	—	—	—	—
Peugeot 604	1	—	5	—	—	—	—	—
Porsche 911	1	—	9	0,01	—	—	—	—
Porsche 930	1	—	1	—	—	—	—	—
Renault Fuego	1	—	10	0,01	—	—	—	—
Trabant Tramp	1	—	7	—	—	—	—	—
Talbot 150	1	—	1	—	—	—	—	—
Alfetta	—	—	11	0,01	—	—	—	—
Ferrari Mondial	—	—	1	—	—	—	—	—
Ferrari 400	—	—	1	—	—	—	—	—
Maserati Biturbo	—	—	4	—	—	—	—	—
Morgan Ford	—	—	2	—	—	—	—	—
Peugeot 309	—	—	1	—	—	—	—	—
Total	50.131		164.779					

Mercado

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
Scoopy SH-80*	79,8	8	—	219.900
CS-125	124	12	—	226.485
XL-200 R	196	18	—	389.900
XL-200 Plus-D	196	18	—	408.000
VF-1000 R*	998	130	251	1.752.886

HUSQVARNA

125 XC	124	—	—	435.700
250 XC	245	—	—	475.400
500 XC	468	—	—	497.000
125 WR (End.)	124	—	—	447.300
249 WR (End.)	239,4	—	—	455.000
400 WR (End.)	395,6	—	—	527.000
125 CR (Cross)	124	—	—	426.600
250 CR (Cross)	244,7	—	—	478.600
500 CR (Cross)	488	—	—	494.500

JAWA

350	343,6	23	—	220.000
-----	-------	----	---	---------

KAWASAKI

KZ 550*	553	52	178	619.800
KZ 650 E	653	55	—	729.900
KLR 600 E	564	45	—	833.750
GPZ 600 R	592	70	—	890.750
GPZ 900 R	908	115	—	1.148.700

KTM

DS 125 End.	123,8	31,8	—	405.500
-------------	-------	------	---	---------

Modelo	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Velocidad km/h	Precio total Ptas.
MX 125	123,6	36	—	409.500
GS-250 End.	238,6	44	—	454.000
MX 250	238,6	46	—	454.000
GS 390	390	48	—	450.000
Baja 500	500	—	—	522.000
GS 600	558	45	—	515.000

LAMBRETTA

125 Elect.	123	8	—	158.800
200 Linea	198	9,7	—	181.850
200 Elect.	198	9,7	—	186.520

LAVERDA

1000 RGE	981	94	—	1.027.000
----------	-----	----	---	-----------

MERLIN

DD 7 125	124,8	—	—	281.200
DD 7 212	212	—	—	285.800
DD 3 R	—	—	—	383.000
CRESTA	346,8	—	—	340.000
DD 11 4 Tiempos	341,8	—	—	389.000

MZ

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

MONTESA

Cota 242	242	—	—	219.700
Cota 330	327,8	—	—	277.400
Cota 330 Trial	327,8	—	—	289.600
Enduro 80 H7	74,8	—	72	175.300
Enduro 250 H7	246,3	—	119	245.500
Enduro 360 H7	349,8	—	130	367.590
Impala 125	124,9	10	100	229.600
Impala 175	174,7	13	100	271.880

MORINI

125 Mono	133,5	12	—	298.500
250 2-C	235,5	25	158	338.500
350 K-2	344,1	39	160	595.000

MZ

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

PUCH

X-10	48,8	—	—	79.400
Masi	48,8	—	—	96.400
Masi PA	48,8	—	—	100.800
Masi Pa Negro	48,8	—	—	102.400
Monza L	48,8	—	—	130.400
Lido Vario	73	6,5	—	208.000
74 M-82 FD	71,8	11,8	—	239.316

RIEJU

Strada	74	8,5	—	183.000
Meatball NH 80	75	14	—	204.500
Meatball Enduro	80	25	—	202.000
Meatball Cross	80	20	—	207.000

SUZUKI

GSX 400 E	396	—	—	636.000
GSX 550 ES*	548	56	192	806.000
GSX 750 ES*	747	84	210	1.045.000
GSX 750 R*	748	105	230	1.350.000

VESPA

Velo	49,7	—	—	85.120
Veepino	49,7	—	—	98.456
Veepino ALX	49,7	—	—	108.864
PK 75 S Junior*	74,0	6,0	76	153.520
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	6,8	100	183.792
PK 125 S Elect.	121,1	6,8	100	196.000
150	149,5	8,2	100	219.848
200 DN	197,9	10,8	110	243.390
150	197,9	10,2	110	243.390

YAMAHA

DT 80*	72,9	9,7	83	217.550
SR 250*	249	20	117	358.300
SR 250 Special	249	20	115	378.000
RD 350 LC*	347	59	180	588.000
XS 400	399	45,5	175	686.200
XT 600*	595	44	165	831.000
XJ 600*	598	72	202	839.000
FZ 750*	749	106	233	1.400.000
XJ 900*	891	97	219	1.188.000
FJ 1.100*	1.087	125	243	1.537.315

NOTICIAS DE EMPRESA



GUIA ROJA MICHELIN

LA Guía Roja de Michelin España-Portugal 1986, que constituye la decimo-cuarta edición de esta prestigiosa publicación, puede constituir una gran ayuda para disfrutar de las vacaciones. Pensada especialmente para los automovilistas, recoge una gran cantidad de datos de todo tipo, que van desde las distan-

cias existentes entre las 36 grandes ciudades de la península Ibérica hasta una larga relación de hoteles y restaurantes, pasando por una lista completa de puestos aduaneros, con sus horas de apertura; planos de ciudades; talleres de reparación, y lugares destacados que merece la pena visitar.

GOMAS PARA DOS RUEDAS

EN la Feria de la Bici-Moto celebrada en Valladolid, el fabricante de neumáticos Continental ha presentado su amplio programa de cubiertas para bicicletas y motos que ya están disponibles en el mercado español y que vienen a añadirse a la completa gama



que para todo tipo de vehículos venía comercializando en nuestro país. Entre los nuevos neumáticos para motos destacan el TKV 11 y el TKV 12, para uso en carretera, y el TKC 80 Twinduro, para uso mixto. Además, los perfiles TK 22, para neumáticos delanteros, y TK 44, para los traseros.

SEAT CON SIKKENS

EL 50 por 100 de la pintura que utiliza Seat en la fabricación de sus diferentes modelos es de la marca Sikkens. Este fabricante de origen holandés que comercializa en España sus pinturas suministra a la mayor parte de los fabricantes nacionales de coches sus productos.

UN SUECO EN CATALUÑA

EN los locales del concesionario barcelonés de Porsche Saab, Ibercarrera,



fue presentado el nuevo Saab 9000 Injection 16, que ya está disponible para todos aquellos interesados al precio base de 3.330.000 pesetas. Los asistentes al acto de presentación pudieron comprobar las cualidades de este nuevo coche, que viene a completar la gama de la firma sueca en España.



En carretera, campo y ciudad.

Los neumáticos Continental le aseguran la conducción más precisa.

Somos el primer fabricante de Alemania y el segundo de Europa. Camiones, automóviles, furgonetas, motos, carretillas elevadoras, maquinaria pesada... y todo tipo de vehículos circulan hoy por el mundo con nuestros

neumáticos, y por supuesto con toda tranquilidad.

Seguridad, agarre y resistencia son los puntos fuertes de nuestros neumáticos; elaborados con materiales de alta calidad, para ofrecerle así las máximas prestaciones, incluso en carreteras en mal estado o sobre suelo mojado.

Tenemos diferentes modelos para ofrecerle la solución precisa en la carretera, el campo y la ciudad.

Continental, avanzamos en todos los terrenos.



Industrias del Caucho, S. A.
Avda. San Pablo, 33, Tel.: 671 12 00, COSLADA (Madrid).

A FONDO

GAMA FORD SIERRA LA GRAN FAMILIA



FORD SIERRA 2.3 D
Precio en la calle:
2.3 D Berlina, desde
1.971.985 ptas.
2.3 D Familiar, desde
2.043.852 ptas.

VIRTUDES

- Bajo consumo.
- Buena insonorización.
- Confort.

DEFECTOS

- Prestaciones mediocres.
- Suspensión demasiado blanda.
- Mala relación peso-potencia.

FORD SIERRA 2.0/2.0i
Precio en la calle:
2.0 Berlina, desde
1.797.477 ptas.
2.0 Familiar, desde
1.871.738 ptas.
2.0 i Ghia, 2.412.316 ptas.

VIRTUDES

- Puesto de conducción.
- Acabado.
- Prestaciones (en el inyección).

DEFECTOS

- Consumo en ciudad (en el de carburadores).
- Suspensión demasiado blanda.
- Desarrollos largos.

FORD SIERRA 2.0i S
Precio en la calle:
2.886.267 ptas.

VIRTUDES

- Comportamiento.
- Acabado.
- Prestaciones.

DEFECTOS

- Alumbrado escaso.
- Recorridos largos de la palanca de cambio.
- Mala ventilación.

En el verano de 1982, Ford presentó el modelo Sierra para reemplazar al Taunus, que empezaba a acusar la vetustez de su diseño. En este nuevo modelo, Ford, hasta entonces bastante conservador en el diseño de sus coches, bajo la iniciativa de Bob Lutz, se arriesgó a una línea moderna y aerodinámica que sorprendió a su clientela, que tardó en entrar en esta nueva estética. Concretamente, en España, durante algún tiempo, los concesionarios de la marca vendieron mejor los Taunus que les quedaban en stock que los nuevos Sierra recién llegados. Pero la calidad del coche, el buen comportamiento, el confort de su marcha, han terminado de conquistar a los más conservadores, y en estos momentos es uno de los líderes de ventas en su categoría. Refiriéndonos a nuestro mercado, el Sierra terminó el año 1985 en primer lugar en el ranking de ventas de los vehículos importados.

Si en un primer momento el coche se ofreció en tres variantes, todas con motores de gasolina, de 1.6, 2.0 y 2.3 litros, después la gama ha crecido, para convertirse en una gran familia, que contiene carrocerías de tres, cinco puertas y familiar, y motores que van de los 1.800 centímetros cúbicos hasta los 2.800, pasando por un diesel de 2.300 centímetros cúbicos. Incluso se puede disponer de un coche equipado de transmisión a las cuatro ruedas.

El Sierra, en general, se destaca por su confort, buen acabado y comportamiento, aunque este último se haya visto comprometido un poco en las versiones más tranquilas por el montaje de amortiguadores muy blandos para potenciar el confort, cosa que, como veremos, no se ha conseguido. En el terreno de las críticas hay que echarle en cara los defectos típicos de los coches muy aerodinámicos. Hay una falta de ventilación del interior del habitáculo y una cierta angostura a la altura de los hombros, agravada por lo relativamente bajo del techo.

Sobre todo esto está la excelente calidad del acabado que consiguen los

hombres de la fábrica de Gante, en Bélgica, donde se fabrican los Sierra.

hombres de la fábrica de Gante, en Bélgica, donde se fabrican los Sierra.

MECANICA



Entrando en el terreno de la mecánica, durante los últimos tiempos Ford ha invertido todas sus posibilidades de investigación en lograr excelentes carrocerías. La prueba son el Scorpio y este Sierra, cuya gama actual probamos hoy. En motores, en cambio, se ha quedado un poco anclada en el pasado. En este tiempo lo único que ha hecho ha sido actualizar un poco su vieja gama de motores para poder mantener el nivel de competitividad. Pero estas actuaciones no han obrado milagros, y si bien han conseguido rebajar las cifras de consumo y mejorar el rendimiento general, en comparación con lo que se logra de motores de más moderno diseño, la mejora es poca. Así, en general, los motores de Ford, no especialmente potentes en relación con su cilindrada,



FORD SIERRA XR4i x4i
Precio en la calle:
3.335.121 ptas.

VIRTUDES

- Capacidad motriz.
- Comportamiento.
- Prestaciones.

DEFECTOS

- Mala ventilación.
- Recorridos largos de la palanca de cambio.
- Consumos.

SONORIDAD



	1.8	2.0	2.0i	2.0i8	XR4x4	2.3 D
Al ralentí	58,2	53,3	53,2	55,1	49,5	55,4
A 60 km/h.	65,8	66,8	65,8	65,7	63,5	65,5
A 90 km/h.	69,6	68,2	68,1	72,8	68,4	70,4
A 120 km/h.	74,5	73,2	72,1	75,2	70,8	74,3
A 140 km/h.	76,2	76,2	75,2	77,8	74,5	77,7
A tope	81,2	79,0	79,9	79,9	80,1	81,3

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

	1.8	2.0/2.0i	2.0i8	XR4x4 + ABS	XR4x4 - ABS	2.3D
A 60 km/h.	12,9	12,4	12,3	8,2	12,0	15,9
A 100 km/h.	37,8	36,2	35,2	28,6	34,4	40,5
A 120 km/h.	59,9	54,7	52,2	37,6	50,2	60,2

CONSUMO



	1.8	2.0	2.0i	2.0i8	XR4x4	2.3 D
CIUDAD						
A 25,8 km/h. de promedio	13,3	13,6	12,8	11,8	13,8	9,2
CARRETERA						
A 90 km/h. de cruceo	6,4	6,3	6,0	6,9	7,8	5,6
En conducción rápida	13,0	13,7	13,5	14,1	15,3	8,9
AUTOPISTA						
A 120 km/h. de cruceo ..	8,3	8,2	8,0	8,5	10,4	7,4
A 140 km/h. de cruceo ..	9,5	9,3	9,0	9,8	12,7	8,2
A 180 km/h. de cruceo ..	—	—	—	—	16,8	—
CONSUMO MEDIO PONDERADO						
Litros/100 km.	10,7	10,8	10,2	10,0	11,7	7,9
AUTONOMIA MEDIA						
Kilómetros recorridos	510	500	530	700	460	700

PRESTACIONES



	1.8	2.0	2.0i	2.0i8	XR4x4	2.3D
VELOCIDAD MAXIMA (Km/h.)						
	175,9	177,3	180,0	187,3	207,8	151,2
ACELERACION (seg.)						
400 m. salida parada	18,7	18,5	18,4	18,1	17,5	21,6
1.000 m. salida parada	34,5	34,2	33,5	32,2	31,9	40,1
De 0 a 100 km/h.	11,8	10,5	10,3	10,0	8,7	19,6
RECUPERACION (seg.)						
400 m. desde 40 km/h. en 4.ª	20,2	20,6	19,4	18,8	18,2	22,0
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª	22,8	22,6	21,3	21,0	20,1	24,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª	37,3	36,8	35,5	34,6	33,3	42,6
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª	43,9	41,4	39,3	37,8	36,5	46,7
De 80 a 120 km/h. en 4.ª ..	14,2	12,9	11,2	10,4	9,7	22,6
De 80 a 120 km/h. en 5.ª ..	19,4	17,9	15,8	13,7	12,9	31,8

FICHA TECNICA



	1.8	2.0	2.0i	2.0i8x4x4	2.3 D
MOTOR					
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea
Cilindrada	1.796 (86,2 x 76,9)	1.993 (90,8 x 76,9)	1.993 (90,8 x 76,9)	2.702 c.c.	2.304 c.c.
Cigüeñal	De 3 apoyos	De 5 apoyos	De 5 apoyos	De 4 apoyos	De 3 apoyos
Distribución	Arbol de levas en culata	Arbol de levas en culata	Arbol de levas en culata	Arbol de levas central (en cigüeñal)	Arbol de levas lateral (cadena)
Alimentación	Carburador Venturi variable	Carburador Weber	Inyección electrónica Bosch	Inyección electrónica K-Jetronic	Bomba de inyección rotativa
Compresión	9,5 a 1	9,2 a 1	9,2 a 1	9,2 a 1	22,2 a 1
Tipo de carburante	Gasolina super	Gasolina super	Gasolina super	Gasolina super	Osoleco
Capacidad del depósito	60 litros	60 litros	60 litros	60 litros	60 litros
Potencia máxima	90 CV/5.400 rpm.	105 CV/5.200 rpm.	115 CV/5.200 rpm.	150 CV/5.700 rpm.	67 CV/4.200 rpm.
Par máximo	14,3 mkg/3.500 rpm.	16 mkg/4.000 rpm.	16,5 mkg/4.000 rpm.	22 kmg/3.800 rpm.	14,2 mkg/2.000 rpm.
TRANSMISION					
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera	A las 4 ruedas	Trasera
Caja de cambio	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	Manual, 5 marchas	De 5 marchas	De 5 marchas
Veloc. a 1.000 rpm. en 1.ª	8,2 km/h.	8,8 km/h.	7,6 km/h.	8,9 km/h.	8,8 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 2.ª	15,3 km/h.	16,3 km/h.	14,1 km/h.	16,5 km/h.	14,9 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 3.ª	22,0 km/h.	23,5 km/h.	20,3 km/h.	23,7 km/h.	24,7 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 4.ª	30,2 km/h.	32,3 km/h.	27,8 km/h.	29,9 km/h.	34,6 km/h.
Veloc. a 1.000 rpm. en 5.ª	36,8 km/h.	39,3 km/h.	33,9 km/h.	36,2 km/h.	42,2 km/h.
DIRECCION					
Tipo	De cremallera	De cremallera	De cremallera, asist.	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	4,2	4,2	3,5	3,5	3,5
Diámetro de giro	10,6 metros	10,6 metros	10,6 metros	10,6 metros	10,6 metros
FRENOS					
Sistema (del./tras.)	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco/Tambor	Disco vent./Disco	Disco vent./Tambor
SUSPENSIONES					
Tipo	Independiente a las 4 ruedas	Independiente en las 4 ruedas	Independiente en las 4 ruedas	Independiente en las 4 ruedas	Independiente en las 4 ruedas
RUEDAS					
Eje	5,5 x 13	5,5 x 13	5,5 x 13 ó 5,5 x 14	5,5 x 14	5,5 x 13
Neumáticos	185/70x13	185/70x13	185/70x13 (Fam.)	195/60 VR 14	185/70x13
	195/70x13 (Fam.)	195/70x13 (Fam.)	195/60x14 (en S)		195/70x13 (Fam.)
Peso en orden de marcha	1.040 kg	1.055 kg	1.085 kg (Fam.)	1.235 kg	1.180 kg
	1.080 kg (Fam.)	1.095 kg (Fam.)	1.100 kg		1.229 kg (Fam.)
			1.035 kg (en S)		

consumen más que la media de sus competidores. Algo que también se ha intentado combatir mediante el montaje de desarrollos largos en las cajas de cambio, que no sólo no consiguen el objetivo marcado —al menos en un país como el nuestro, en que no hay autopistas—, sino que agravan el problema del consumo, dado que estos motores no son particularmente elásticos; es decir, que dan la potencia a un alto número de revoluciones.

En la actualidad, la gama de motores de los Sierra que se venden en España son cuatro de gasolina y uno diesel. De los de gasolina, tres son de cuatro cilindros, todos pertenecientes a la misma familia de motores. Entre ellos varía únicamente el diámetro del pistón, manteniéndose lo demás inalterado. El más pequeño es ahora el 1.800, que ha reemplazado al 1.600 y que da 90 caballos. Al margen de un consumo relativamente alto, el funcionamiento es correcto y es una de las versiones en que se acusa menos la falta de elasticidad del motor y lo largo de los desarrollos de la caja de cambio. En el 2.0 de carburadores es mucho más acusado, hay que mantener la mano constantemente en el cambio para mantenerlo a un régimen alto. Y todo eso se acaba pagando en gasolina. Por eso resulta rentable el pagar el sobreprecio que supone la versión de este mismo motor dotada de un sistema de inyección, con lo que los consumos bajan sensiblemente. Este motor con inyección es el que equipa la versión S de tres puertas, cuya caja de cambio va más corta de desarrollos para que el coche tenga unas prestaciones a tono con la S de «sport» que lo distingue.

Otro síntoma de vejez lo dan estos motores por su nivel de vibraciones, bastante acusado, pese a los intentos del fabricante por filtrarlas. En cambio, están muy bien insonorizados, mejor incluso que en el Scorpio.

El cuarto motor de gasolina es el V-6 de 2.8 litros, también dotado de inyección. La potencia es de 150 caballos, escasa para la cilindrada. En estos momentos, desaparecido el XR4i de dos ruedas motrices, cuyo puesto va a tomar el futuro Sierra Cosworth, este motor se aplica únicamente en el XR4x4 de tracción a las cuatro ruedas, para el que se ha diseñado un moderno y efectivo sistema de transmisión a base de dos diferenciales viscosos que permiten que la distribución de la potencia entre ejes y entre las ruedas traseras sea progresiva y sin brusquedades. A cambio de su potencia limitada, es un motor de un funcionamiento fino y silencioso. Su bramido se deja escuchar lo justo.

Queda hablar del motor diesel, un 2.3 litros de origen Peugeot que ya no es utilizado por ningún modelo de la marca francesa. Realmente no se entiende bien por qué no se ha escogido el 2.5 litros que llevan los 505 y el Scorpio, con lo que la potencia hubiera me-



El Familiar se puede obtener con motores 2,0 de gasolina carburadores e inyección— y diesel.



El acabado Ghia está reservado sólo para los motores 2,0 y 2,0i. En el GL se pueden obtener los motores 2,0 y 2,3 diesel.



El Sierra S de tres puertas lleva exclusivamente el motor 2,0 de inyección con un cambio corto.



La presentación Laser puede obtenerse con mecánicas de 1,8, 2,0 y 2,3 diesel, tanto en berlina como en familiar.



Para España, el XR4i se ofrece sólo en carrocería de cinco puertas. En otros países hay de tres puertas.

orado en casi diez caballos, que le hubieran venido muy bien, porque este motor peca de potencia escasa, la cual, unida a los largos desarrollos de la caja de cambios, hace que el coche sea muy poco ágil en carretera.

Nos queda hablar del cambio, manual de cinco marchas, bien sincronizado y suave de manejar. El único defecto es que hay demasiado recorrido entre una marcha y otra, lo que se hace particularmente incómodo en las

versiones de tendencia deportiva, como el S y el XR4x4. Las versiones equipadas con los motores de 2.0 litros pueden obtenerse con un cambio automático de cuatro marchas, como el del Scorpio.

COMPORTAMIENTO



El comportamiento de los Ford siempre fue desde su salida francamente

Tres diferentes tipos de salpicadero que se pueden encontrar en los Sierra. El primero se encuentra en los coches con acabado Laser y en los GL Diesel. No lleva cuentarrrevoluciones. El del centro es de los GL de gasolina y los Ghia, lleva cuentarrrevoluciones y un check-control. El de la derecha es el del XR4x4, que lleva un volante diferente heredado del XR4i. El cuadro es el mismo que el de los Ghia. El ordenador de viaje se puede obtener en opción.

BALANCE FINAL

	Laser	GL	Ghia	XR4x4	S
Cuentarrrevoluciones	NO	SI(*)	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Mamómetro presión de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	NO	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	OP	OP	OP	OP
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste past. freno	SI	SI	SI	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	SI	SI	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP	OP	OP	OP
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	OP	SI	SI	SI
Retrovisor regulable	SI	SI	SI	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI	SI	SI	SI
Elevallunas eléctricos (delanteros/traseros)	OP	SI	SI	SI	SI
Cerraduras cristalizadas	OP	SI	SI	SI	SI
Luz lectura mapas	SI	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO	NO
Preequipo de radio	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia-lava luneta trasero	OP	OP	OP	OP	OP
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	SI	SI

(*) Salvo en el diesel.

OPCIONES: Motor 2.000 EFI (Ghia, Ghia Fam.), 173 299 ptas., motor 2.300 diesel (incluye dirección asistida) (Laser, Laser Fam., GL, GL Fam.), 149 891; transmisión automática (todos los modelos excepto S), 86 184; aire acondicionado (Laser, Laser Fam., GL, GL Fam., S), 191.919; techo solar apertura manual (todos modelos), 71 421; elevallunas eléctrico delantero (Laser), 39 500; frenos ABS (XR4x4), 295 659; cerradura centralizada (Laser, Laser Fam.), 34 048; dirección asistida (Laser, Laser Fam., GL, GL Fam., S), 85 652; asiento conductor altura ajustable (GL, GL Fam.), 9 443; pintura metalizada (todos los modelos), 37.373; ordenador de consumo (GL, GL Fam., Ghia, Ghia Fam.), 39 235; retrovisores eléctrico con antivaho (GL, GL Fam.), 25 669; lava-limpia luna trasera (Laser, Laser Fam., GL, Ghia, S), 25 802. Precios con IVA incluido.



El Familiar se ofrece en acabados Laser, GL y Ghia. Es muy amplio, pero carece de bandeja ocultaobjetos.

El S tiene exclusivamente la carrocería de tres puertas. La accesibilidad a las plazas traseras es mediocre.

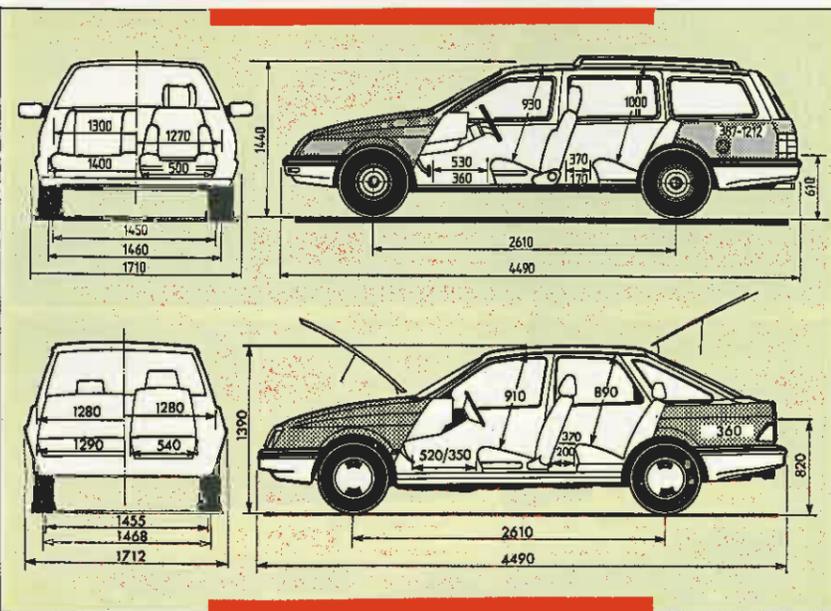
El equipo del XR4x4 es el más completo de todos. Ha terminado por reemplazar al XR4i de dos ruedas motrices.



bueno. Sin embargo, en estos últimos modelos nos hemos encontrado con que las versiones destinadas a un tipo de usuario más tranquilo han recibido unos amortiguadores de un tarado más blando, contribuyendo negativamente en el comportamiento del coche, que se bambolea en forma excesiva, lo que también perjudica al confort y puede llegar a marear a los ocupantes. En cambio, en el S, y sobre todo en el XR4x4, tienen un comportamiento impecable.

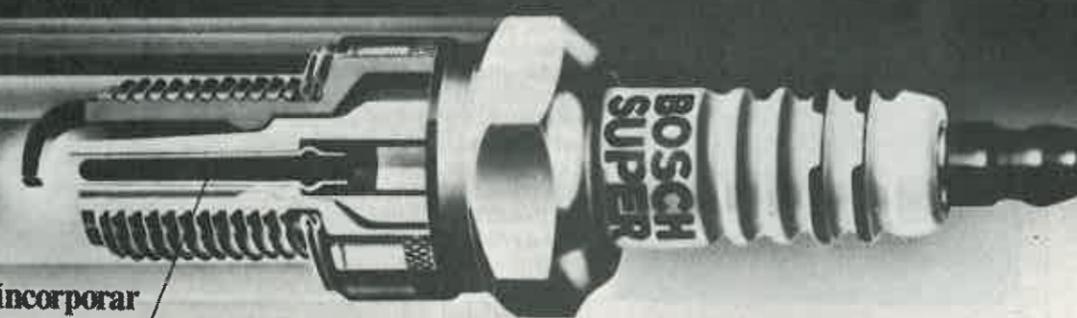
La dirección es de cremallera. En el diesel y en el tracción a las cuatro ruedas es asistida. En las otras versiones se puede obtener opcionalmente. Sin asistencia, resulta excesivamente desmultiplicada y, además, transmite las irregularidades del pavimento a las manos del conductor, defecto que se elimina, lo mismo que la falta de rapidez, en cuanto se le aplica el mecanismo de asistencia.

Los frenos son de disco ventilados en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras en todas las versiones, con excepción de las de cuatro ruedas motrices, que lleva discos ventilados en las cuatro ruedas. Esta versión puede llevar, opcionalmente, un sistema ABS como el del Scorpio, con el que aumenta todavía un poco más la seguridad del coche. De todas formas, gracias a la tracción a las cuatro ruedas, incluso sin ABS, las distancias de frenado son menores que en los de dos ruedas motrices.



SUPER BUJIA BOSCH

Más kilómetros con menos litros



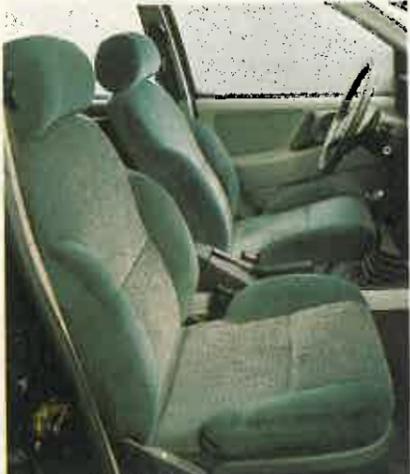
Primeras en incorporar Núcleo de Cobre.

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.



Asientos del XR4i
Tienen una buena sujeción lateral



Asientos de los Laser y GL
También son confortables



Asiento posterior del Familiar
El acabado corresponde al de un GL



Asiento delantero de un Ghia
Lleva ajuste lumbar mecánico



Asientos del Sierra S
Lleva una tapicería de estilo deportivo



Asientos traseros del familiar
Como en la berlina, se puede abatir por partes



Asientos traseros del Ghia
Llevan reposacabezas de serie

cesibilidad es buena en las carrocerías berlina y familiar, y sólo mediocre a las plazas traseras en la S de tres puertas, dado que sólo se abate el respaldo de los asientos anteriores.

Los asientos son muy confortables, tanto los delanteros como los traseros. En las versiones más altas van dotados de un ajuste lumbar que puede ser una ayuda interesante. También en éstas hay ajuste de la altura del asiento del conductor, en la que no hay posibilidad de ganar mucha altura, puesto que el techo no es demasiado alto. Esto se hace particularmente notable en coches que llevan techo solar, cuya celosía resta todavía un poco más de altura al techo.

La presentación del coche es impecable, la calidad del acabado es francamente buena, incluso en las versiones más baratas.

El maletero es bastante amplio, pero en caso de necesidad se puede ampliar abatiendo el asiento posterior, bien parcialmente, bien totalmente.

Los competidores del Sierra son numerosos. Quizá el más directo sea el Opel Ascona y el Volkswagen Passat, pero, por arriba y abajo, están el Citroën BX o el R-25, que tienen versiones que entran en competencia con alguna del Sierra. Sobre ellos hay una cosa que siempre tiene el Ford, una excelente presentación y un cuidado acabado.



Gran capacidad de carga en el Familiar
El asiento trasero, completamente abatido

troën BX o el R-25, que tienen versiones que entran en competencia con alguna del Sierra. Sobre ellos hay una cosa que siempre tiene el Ford, una excelente presentación y un cuidado acabado.

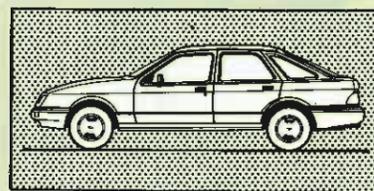
Sergio Piccione
Fotos: Alfonso J. Nieto

CARROCERIA



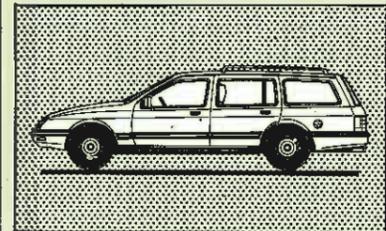
El coche tiene una buena habitabilidad para que viajen cuatro adultos con sus correspondientes equipajes. La ac-

FRENTE A SUS RIVALES



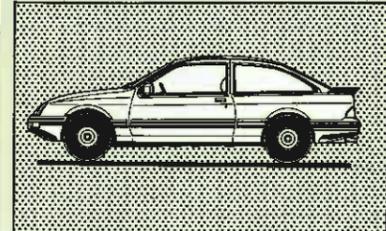
FORD SIERRA 1,8 LASER, 1.696.643 PTAS. Cilindrada, 1.796 c.c.; potencia, 90 CV; velocidad máxima, 174 km/h.; consumo medio ponderado, 10,7 litros.
CITROËN BX 16 TRS, 1.648.068 PTAS. Cilindrada, 1.580 c.c.; potencia, 92 CV; velocidad máxima, 171 km/h.; consumo medio, 9,3 litros.
OPEL ASCONA 1,6 LS SP, 1.716.643 PTAS. Cilindrada, 1.598 c.c.; potencia, 90 CV; velocidad máxima, 170 km/h.; consumo medio, 8,3 litros (según fábrica).
VOLKSWAGEN PASSAT CL 1,8, 1.719.120 PTAS. Cilindrada, 1.781 c.c.; potencia, 90 CV; velocidad máxima, 171 km/h.; consumo medio, 8,7 litros.
FORD SIERRA 2,0 GL, 2.019.434 PTAS. Cilindrada, 1.993 c.c.; potencia, 105 CV; velocidad máxima, 177 km/h.; consumo medio, 10,8 litros.
CITROËN BX 19 GT, 1.823.202 PTAS. Cilindrada, 1.905 c.c.; potencia, 103 CV; velocidad máxima, 182 km/h.; consumo medio, 8,1 litros.
RENAULT 25 GT5, 2.199.085 PTAS. Cilindrada, 1.995 c.c.; potencia, 103 CV; velocidad máxima, 183 km/h.; consumo medio, 8,9 litros.
FORD SIERRA 2,0 I GMA, 2.412.316 PTAS. Cilindrada, 1.993 c.c.; potencia, 115 CV; velocidad máxima, 180 km/h.; consumo medio, 10 litros.
OPEL ASCONA 1,8 GLS SP, 2.019.117 PTAS. Cilindrada, 1.796 c.c.; potencia, 115 CV; velocidad máxima, 185 km/h.; consumo medio, 9,4 litros.
VOLVO 360 GLT, 2.547.893 PTAS. Cilindrada, 1.986 c.c.; potencia, 118 CV; velocidad máxima, 185 km/h.; consumo medio, 9,2 litros.
FORD SIERRA XR4i, 3.235.121 PTAS. Cilindrada, 2.792 c.c.; potencia, 150 CV; velocidad máxima, 207 km/h.; consumo medio, 11,7 litros.
AUDI 90 QUATTRO, 4.379.431 PTAS. Cilindrada, 2.226 c.c.; potencia, 136 CV; velocidad máxima, 195 km/h.; consumo medio, 10,8 litros.

FORD SCORPIO 4X4, 4.422.670 PTAS. Cilindrada, 2.792 c.c.; potencia, 150 CV; velocidad máxima, 207 km/h.; consumo medio, 12,1 litros.
FORD SIERRA 2,3 DIESEL, 2.168.872/1.971.983 PTAS. Cilindrada, 2.304 c.c.; potencia, 67 CV; velocidad máxima, 151 km/h.; consumo medio, 7,9 litros.
CITROËN BX 19 TRD, 1.878.683 PTAS. Cilindrada, 1.905 c.c.; potencia, 65 CV; velocidad máxima, 148 km/h.; consumo medio, 7,2 litros.
OPEL ASCONA LS DIESEL, 1.847.286 PTAS. Cilindrada, 1.598 c.c.; potencia, 54 CV; velocidad máxima, 143 km/h.; consumo medio, 6,8 litros.
RENAULT 25 GTD, 2.545.735 PTAS. Cilindrada, 2.068 c.c.; potencia, 64 CV; velocidad máxima, 155 km/h.; consumo medio, 7,1 litros.
VOLKSWAGEN PASSAT CL D, 1.888.189 PTAS. Cilindrada, 1.588 c.c.; potencia, 54 CV; velocidad máxima, 147 km/h.; consumo medio, 6,8 litros.
VOLVO 340 GLD, 2.252.396 PTAS. Cilindrada, 1.596 c.c.; potencia, 56 CV; velocidad máxima, 135 km/h.; consumo medio, 7,1 litros.



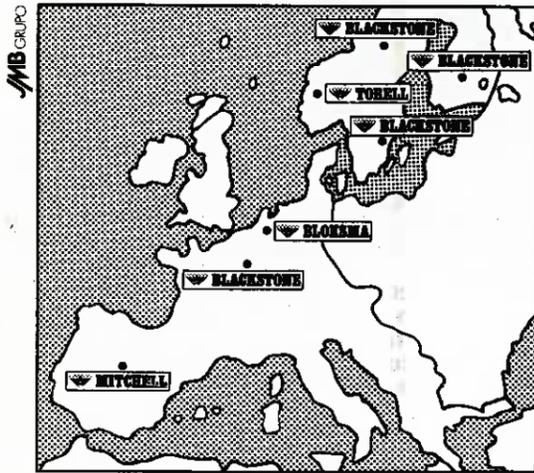
FORD SIERRA FAMILIAR 2,0 GMA, 2.409.326 PTAS. (Mismos datos que en la versión berlina.)
CITROËN BX BREAK TRS, 2.101.704 PTAS. Cilindrada, 1.505 c.c.; potencia, 105 CV; velocidad máxima, 182 km/h.; consumo medio, 8,1 litros.
FIAT REGATA 100 S FAMILIAR, 1.651.925 PTAS. Cilindrada, 1.585 c.c.; potencia, 100 CV; velocidad máxima, 175 km/h.; consumo medio, 8,2 litros (datos de fábrica).
RENAULT 18 GTI FAMILIAR, 1.497.061 PTAS. Cilindrada, 1.647 c.c.; potencia, 83 CV; velocidad máxima, 162 km/h.; consumo medio, 9,1 litros.

RENAULT 18 GTX FAMILIAR, 1.701.482 PTAS. Cilindrada, 1.995 c.c.; potencia, 102 CV; velocidad máxima, 176 km/h.; consumo medio, 10,4 litros.
FORD SIERRA FAMILIAR 2,3 DIESEL, 2.043.832/2.241.876 PTAS. (Mismos datos que la berlina.)
CITROËN BX BREAK RD, 2.105.029 PTAS. Cilindrada, 1.905 c.c.; potencia, 65 CV; velocidad máxima, 148 km/h.; consumo medio, 7,2 litros.
FIAT REGATA DIESEL FAMILIAR, 1.716.004 PTAS. Cilindrada, 1.930 c.c.; potencia, 65 CV; velocidad máxima, 153 km/h.; consumo medio, 6,9 litros.
PEUGEOT 505 GRD FAMILIAR, 2.561.164 PTAS. Cilindrada, 2.498 c.c.; potencia, 76 CV; velocidad máxima, 146 km/h.; consumo medio, 8,6 litros.
RENAULT 18 GTD FAMILIAR, 1.783.782 PTAS. Cilindrada, 2.068 c.c.; potencia, 67 CV; velocidad máxima, 155 km/h.; consumo medio, 8,2 litros.
VOLKSWAGEN PASSAT VARIANT CL TD, 2.070.984 PTAS. Cilindrada, 1.588 c.c.; potencia, 70 CV; velocidad máxima, 154 km/h.; consumo medio, 7,3 litros.



FORD SIERRA 2,0 I S, 2.006.267 PTAS. Cilindrada, 1.993 c.c.; potencia, 115 CV; velocidad máxima, 187 km/h.; consumo medio, 10 litros.
BMW 318i, 2.435.375 PTAS. Cilindrada, 1.766 c.c.; potencia, 105 CV; velocidad máxima, 184 km/h.; consumo medio, 8,5 litros (datos de fábrica).
OPEL ASCONA GT, 1.851.394 PTAS. Cilindrada, 1.796 c.c.; potencia, 115 CV; velocidad máxima, 190 km/h.; consumo medio, 8,8 litros.
SAAB 900i, 2.376.433 PTAS. Cilindrada, 1.985 c.c.; potencia, 118 CV; velocidad máxima, 175 km/h.; consumo medio, 9,6 litros (datos de fábrica).

HAGA SU NEGOCIO CON EMPRESAS SERIAS.



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



AIRE ACONDICIONADO

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

BLACKSTONE EUROPEAN GROUP

FRENTE A FRENTE

**ALFA ROMEO 75 V6
CONTRA BMW 325i**

CARROS DE FUEGO



ALFA ROMEO 75 V-6 QV
Precio en la calle:
2.702.549 ptas.

VIRTUDES

- Motor.
- Precio competitivo.
- Equipamiento completo.

DEFECTOS

- Suspensión blanda.
- Pérdidas de adherencia del eje motriz.
- Primera difícil de engranar.

DESPUES de algunas vacilaciones, Alfa Romeo se decidió a lanzar en nuestro país la versión equipada con el motor V-6 de 2,5 litros —el mismo que el del Alfetta GTV-6—, en contra de lo inicialmente programado. Ante la demanda que se esperaba del mercado americano, en donde el 75 sólo se vende con este motor, decidieron no vender en Europa esta versión. Posteriormente, un replanteamiento industrial ha permitido que cuando menos España pueda disponer de él.

Mientras tanto, BMW había lanzado ya el nuevo 325i, equipado de un nuevo motor más potente, para reemplazar el 323i, al que superaba en toda línea. Ambos coches, el Alfa 75 V-6 y el BMW 325i, responden a una misma filosofía. Son berlinas de tamaño medio equipadas de motores deportivos destinadas a aquellos amantes de la conducción deportiva que no quieren renunciar a un mínimo de habitabilidad en sus coches. Un concepto de coche que ha acabado con los deportivos y coupés tradicionales de los años cincuenta

y sesenta, que hacían pagar las prestaciones y el placer de conducción que indudablemente tenían con una incomodidad segura.

Aunque coincidan en lo que es el concepto general del coche, en la realización ha habido diferencias que al final deberían permitir al automovilista interesado en este tipo de coches hacer una elección, en caso de no tener en cuenta el millón de pesetas que casi hay de diferencia entre uno y otro.

En prestaciones y comportamiento el BMW resulta, como veremos, un claro ganador.



BMW 325i
Precio en la calle:
2 puertas: 3.644.390 ptas.
4 puertas: 3.803.990 ptas.

VIRTUDES

- Prestaciones y consumo.
- Motor potente.
- Comportamiento.

DEFECTOS

- Dirección algo lenta.
- Suspensión dura.
- Equipo opcional exagerado.



nuevo motor BMW que no decepciona a sus usuarios, puesto que responde cuando se utiliza en marchas largas. De todas formas, en recuperaciones sólo consigue acercarse a los tiempos de Alfa, cuyo motor V-6 se muestra todavía más elástico. Otra cosa es en aceleraciones puras, tirando a tope del motor. Entonces, el BMW se impone netamente, ayudado por los 15 caballos de ventaja que le da la mayor po-

tencia máxima, lo que le permite de paso, ayudado por la excelente respuesta en baja de su motor, ser primero en recuperaciones.

En lo que se refiere al comportamiento del nuevo 325i, con los retoques de las suspensiones que han realizado los hombres del departamento M-Technic —variación en reglajes y caídas que afectan al tren delantero y nuevo tarado de amortiguadores y muelles— han con-



AL VOLANTE

Si el motor del Alfa es ampliamente conocido, por ser el que se ha montado en el Alfetta GTV-6 y el Alfa 90 V-6, el motor del BMW es completamente nuevo. No tiene nada que ver con el del 525i, pese a tratarse de un seis cilindros en línea de semejante cilindrada. Se trata de un motor derivado del Eta de bajo consumo. Este motor, que se diseñó pensando en el mercado norteamericano, con velocidades

limitadas, tenía mucha potencia a bajo régimen, de forma que conseguía unos consumos bajos a base de poder utilizar desarrollos de cambio muy largos. Al transformarlo en el motor del 325i se ha conservado parte de las características de aquél, sobre todo la potencia a bajo régimen, que era una de las cosas que se echaba en falta en los 323i, pues los motores no comenzaban a tirar de verdad más que a partir de las 4.000 revoluciones por minuto. Así pues, nos encontramos con un

El Alfa tiene en su comportamiento una clara tendencia a irse de morro en las curvas más cerradas. Y en todas ellas balancea en forma acusada, llegando a perder en algunas ocasiones adherencia del eje trasero. El motor V-6 es bastante pesado.



El BMW es un poco el polo opuesto. La suspensión es dura, pero el coche se tiene mucho mejor que en versiones precedentes, comportándose en forma neutra, que al límite varía a un derrapaje del eje trasero. El motor seis cilindros es más ligero que el del Alfa.

seguido un coche bastante estable que al límite puede tener aún tendencia a deslizarse del eje trasero, que resulta muy divertido de llevar, aunque no convenga olvidar que su motor desarrolla más de ciento setenta caballos. Vira muy plano, sin balanceos, lo que da grandes dosis de seguridad a quien lo conduce. El Alfa, en cambio, es demasiado blando de suspensiones, balancea exageradamente en curva y tiene una marcada tendencia a seguir recto en la entrada de las curvas len-

tas, en las que, de salida, la rueda motriz interior puede llegar a perder adherencia. Por todo esto resulta pesado de llevar en zona de muchas curvas si se quiere ir rápido. En contrapartida, rodando más reposados, su suspensión resulta más confortable que la del BMW. En frenos ambos coches están a la altura. Por el momento, sólo BMW puede disponer de un ABS opcional, pero en breve lo ofrecerá también Alfa. En direcciones, la del BMW resulta algo lenta.

SONORIDAD



	Alfa	BMW
A ralentí	59,3	56,6
A 60 km/h.	67,4	62,6
A 90 km/h.	71,2	66,5
A 120 km/h.	75,9	70,1
A 140 km/h.	78,6	73,3
A tope	80,8	80,2

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

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

	Alfa	BMW	BMW + ABS
A 60 km/h.	14,0	12,8	7,3
A 100 km/h. ..	38,8	36,2	22,2
A 120 km/h. ..	54,5	51,4	34,6

tencia de su motor. Una ventaja que también se nota en la velocidad punta, casi a razón de un kilómetro por hora por caballo.

Tampoco se puede achacar nada de estas diferencias de prestaciones a los desarrollos de la caja de cambio, que en ambos coches nos parecen ajustados a los correspondientes motores. El del Alfa es más corto en 4ª y 5ª que el del BMW, de acuerdo con una menor po-

FICHA TECNICA



MOTOR

Disposición Del. longitudinal
Número de cilindros 6 en V a 90°
Cilindrada 2.492 c.c.
Cilindrada 2.494 c.c.
Cigeñal 4 apoyos
Distribución Dos árboles de levas en cabeza, accionados por correa

ALFA ROMEO 75 V-6

Alimentación Inyec. electrónica 9 a 1
Compresión Gasolina super
Tipo de carburante 49 litros
Capacidad del depósito 156 CV a 5.600 rpm.
Potencia máxima 21,4 mkg. a 4.000 rpm.Par máximo

BMW 323i

TRANSMISION

Tracción A las ruedas traseras
Caja de cambio Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª 9,2 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª 15,3 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª 21,5 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª 27,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª 33,8 km/h.

Disposición Del. longitudinal
Número de cilindros 6 en línea
Cilindrada 2.494 c.c.
Cilindrada 2.494 c.c.
Cigeñal 7 apoyos
Distribución Arbol de levas en cabeza, accionado por correa
Inyec. electrónica 9 a 1
Compresión Gasolina super
Tipo de carburante 55 litros
Capacidad del depósito 171 CV a 5.800 rpm.
Potencia máxima 23 mkg. a 4.000 rpm.Par máximo

DIRECCION

Tipo De cremallera, asistida
Vueltas de volante entre topes 3¼
Diámetro de giro 10,9 m.

Tracción A las ruedas traseras
Caja de cambio Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm. en 1.ª 7,9 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 2.ª 13,8 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 3.ª 21,7 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 4.ª 30,4 km/h.
Velocidad a 1.000 rpm. en 5.ª 37,6 km/h.

FRENOS

Sistema Discos las 4 ruedas, ventilados las delanteras.

Sistema Discos las 4 ruedas, ventilados las delanteras.

SUSPENSIONES

Tipo Independiente delante y eje De Dion detrás

Tipo Independiente en las 4 ruedas

RUEDAS

Llanta De aleación 5,5 x 14
Neumáticos 195/60 VR 14
Peso en orden de marcha 1.160 kg.

Llanta De aleación 6,5 x 14
Neumáticos 195/65 VR 14
Peso en orden de marcha 1.125 kg.

PRESTACIONES



	Alfa	BMW
VELOCIDAD MAXIMA Kilómetros por hora	208,4	220,8
ACELERACION (seg.) 400 m. salida parada	16,5	16,1
1.000 m. salida parada	30,1	29,0
De 0 a 100 km/h.	-8,6	8,4
RECUPERACION (seg.) 400 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	17,7	18,1
400 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	19,3	19,4
1.000 m. desde 40 km/h. en 4.ª ..	31,0	32,1
1.000 m. desde 40 km/h. en 5.ª ..	33,8	35,2
De 80 a 120 km/h. en 4.ª	7,9	8,1
De 80 a 120 km/h. en 5.ª	10,7	11,6

CONSUMO



	Alfa	BMW
CIUDAD A 24,0 km/h. de promedio ..	14,2	14,1
CARRETERA A 90 km/h. de crucero	8,2	7,3
En conducción rápida	14,4	13,1
AUTOPISTA A 120 km/h. de crucero	9,3	8,9
A 140 km/h. de crucero	9,9	9,7
A 180 km/h. de crucero	13,5	14,0
CONSUMO MEDIO PONDERADO Litros/100 km.	11,9	11,5
AUTONOMIA MEDIA Kilómetros recorridos	360	420



SPORT-KITS BILSTEIN CONDUCCION DEPORTIVA

(BMW-MERCEDES-OPEL-VW-PORSCHE-AUDI-ALFA)

REPRES. AMORTIGUADORES BILSTEIN

BALLESTAS BARCELONA

SUSPENSION-DIRECCION-FRENOS

TALLERES Y RECAMBIOS VILLARROEL, 194

BARCELONA 08036. TELEF. 230 58 13

239 59 91



EQUIPAMIENTO



	Alfa	BMW
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	NO
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	OP
Testigo reserva carburante	SI	SI
Testigo de freno de mano	SI	SI
Testigo desgaste pastillas	SI	SI
Parabrisas laminado	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Piloto antiniebla trasero	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP
Volante regulable	SI	SI
Asiento regulable en altura	NO	SI
Retrovisor regulable	SI	SI
Apoyacabezas delanteros	SI	SI
Eleva. elect. (d/t)	SI/SI	OP/OP
Cerraduras centralizadas	SI	OP
Luz lectura mapas	SI	SI
Tapón carburante con llave	SI	OP
Llantas aleación	SI	OP
Preequipo de radio	SI	OP

INTERIORES

Para unas medidas exteriores semejantes, el Alfa Romeo ofrece una habitabilidad ligeramente superior a

que además el túnel del árbol de transmisión resulta bastante más voluminoso.

Mientras que el BMW puede obtenerse en carrocería de dos y cuatro puertas, el Alfa es siempre cuatro puertas, algo más amplias que las del BMW en versión



Muy completo el cuadro de instrumentos del Alfa Romeo 75. En el BMW, ordenador, aire acondicionado y volante sport son opciones.



Detalle de los dos ordenadores. El del Alfa, de serie, es más sencillo que el del BMW, que puede servir incluso de alarma para diferentes casos.

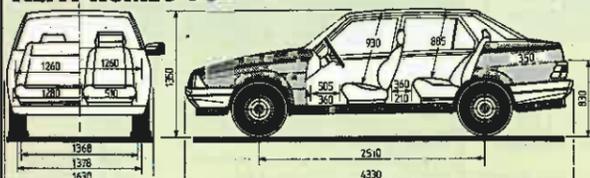


la del BMW. La solución del motor V-6, más compacta que la del seis cilindros en línea longitudinal, permite una mayor longitud del habitáculo, que repercute principalmente en el espacio para los ocupantes del asiento trasero, pues disponen en el coche italiano de más espacio que en el alemán, en el

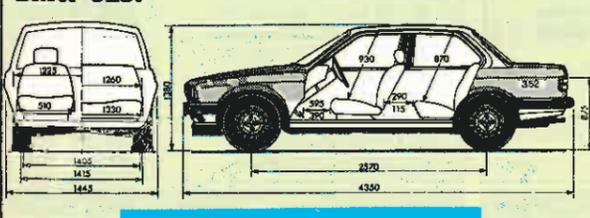
cuatro puertas. El acceso a las plazas traseras en el BMW de dos puertas es sólo mediocre, puesto que del asiento delantero se abate únicamente el respaldo, quedando muy poco espacio para pasar los pies sin tener que saltar por encima del mismo.

El maletero tiene prácti-

ALFA ROMEO 75



BMW 325i



¿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?



Los asientos delanteros del Alfa, cómodos y sujetan muy bien.



Los asientos del BMW recogen bien y son confortables.



Los amplios asientos traseros del Alfa tienen reposacabezas.



Atrás, en el BMW, el túnel de transmisión es muy voluminoso.

camente el mismo volumen en ambos coches, y éste es suficiente para llevar el equipaje de cuatro pasajeros adultos.

Los asientos son buenos en ambos coches. Alfa ha exagerado en los laterales para acoger el cuerpo de los ocupantes de los asientos delanteros. BMW no ha ido tan lejos, pero el resultado es el mismo. El asiento trasero es confortable en ambos coches. Llevan reposabrazos escamoteable los dos, pero reposacabezas traseros los lleva sólo el Alfa.

El salpicadero es muy sobrio en el BMW y más llamativo el del Alfa. En el cuadro de instrumentos, la instrumentación es pareja, a no ser por la falta de manómetro de presión de aceite en el BMW. Este lleva en cambio el marcador de los intervalos de servicio, del que carece el Alfa. El coche italiano lleva en cambio un ordenador de viaje de serie, de cuyas funciones — el consumo instantáneo — también lo ofrece BMW de serie.

El volante del BMW es de material plástico fundido, mientras que Alfa monta su tradicional volante de tres

radios metálicos guarnecido en cuero (afortunadamente, se han olvidado del tradicional e incómodo aro de madera).

En cuanto al equipamiento, no hay comparación. Alfa Romeo lo ofrece todo de serie, excepto la pintura metalizada. BMW, en cambio, recurre a las opciones, que hacen que, además de la ya importante diferencia de precio, para tener un equipo comparable haya que desembolsar todavía otro tanto más.

Queda hablar del acabado. Nada que decir del de BMW, tradicionalmente bueno, tónica que se mantiene también en el 325i. En Alfa, aparentemente, se ha alcanzado también un alto nivel. En la unidad probada, todo encajaba y funcionaba correctamente. Desde hace tres años Alfa está anunciando operaciones industriales para mejorar la calidad. Insistimos en que la apariencia es de que están logrando progresos en ese terreno, pero son los años de correcto funcionamiento de los coches que han producido en este periodo los que deben confirmar esta impresión.

CONCLUSION

Establecidas las diferencias entre ambos coches, parece claro que el BMW es el coche a elegir por aquella persona sin demasiados problemas económicos dispuesta a buscar satisfacciones al volante en una berlina para cuatro plazas. Tendrá que hacer una concesión al confort, que la relativamente dura suspensión del BMW, sobre carreteras de segundo orden, normalmente onduladas, no le ofrecerá. Pero entra entre sus manos una máquina bastante noble en sus reacciones y particularmente eficaz si se la sabe llevar. Sin que esto quiera decir que hay que perderle el respeto a sus 171 caballos. Todo esto y una mayor tradición de calidad le costará un millón de pesetas más que si opta por el Alfa, algo menos rápido, pero perfectamente equipado — incluye aire acondicionado — y más confortable de suspensión.

preocupante desde el punto de vista de la conducción. Como una vez en línea recta el coche camina de una curva a otra muy rápido, la consecuencia es que al conductor se le acaba amontonando el trabajo. Y no hay forma de intentar paliar la tendencia a irse de morro balanceando el coche — operación que, por otra parte, suele estar fuera de las posibilidades de la mayoría de los conductores —, porque el coche se resiste a deslizar el eje trasero. En curva rápida, la estabilidad es buena, aunque subsista el balanceo de la carrocería.

No queda, por tanto, más que valorar si las mejores prestaciones y el comportamiento más eficaz del poco equipado BMW valen ese millón de más o es preferible levantar un poco el pie — lo que no quiere decir ir despacio precisamente — en el Alfa, con un equipamiento a tope.

Sergio Piccione
Fotos: Alex Puyol



Lo que más pesa en detrimento del coche italiano es su falta de agilidad en tramos de carretera muy sinuosa. Algo que ni siquiera su dirección asistida es capaz de paliar. Quizá por efecto del peso superior del motor V-6 italiano con respecto al seis cilindros alemán, el coche tira vivamente de morro en las curvas lentas, obligando a tirar mucho de volante para terminar de negociarlas, lo que, por otra parte, se traduce en una inclinación excesiva de la carrocería, hasta el punto de llegar a perder adherencia por un instante la rueda trasera interior a la curva, que cuando vuelve a tomar contacto con el suelo provoca un cierto movimiento del eje trasero, más incómodo que

BALANCE FINAL

	Alfa	BMW
Velocidad máxima	2.º ***	1.º ****
Acceleraciones	2.º ****	1.º ****
Recuperaciones	1.º ****	2.º ****
Consumo	2.º ***	1.º ****
Transmisión	1.º ****	1.º ****
Caja de cambio	2.º ***	1.º ****
Frenos	1.º ****	1.º ****
Dirección	1.º ****	1.º ****
Comportamiento	2.º ***	1.º ****
Aptitudes urbanas	1.º ***	1.º ***
Autonomía	2.º ***	1.º ****
Habitabilidad	1.º ****	2.º ****
Maletero	1.º ****	1.º ****
Confort	1.º ***	1.º ***
Posición conductor	1.º ****	1.º ****
Sonoridad	2.º ****	1.º ****
Equipamiento	1.º ****	2.º ****
Valor-precio	1.º ****	2.º ****

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

Aunque tú vueles, el M 7 GT nunca se levanta del suelo



El MABOR M 7 GT es el neumático de los más rápidos. Pensado para la conducción ágil y dinámica.

El diseño especial del perfil de M 7 GT, nueva serie 70, proporciona a este neumático su excelente maniobrabilidad y agarre.

El M 7 GT es, sin duda, el mejor complemento a un vehículo veloz. ¡Vuela con él! No se levanta nunca.



Seguridad. Fuerza. Rapidez.

Distribuidor exclusivo para toda España
CONTINORTE S.A.
Condasa Casa Bárzana, 7. Telex 83096 AUGO - E. Apartado 201
Teléfono: (986) 41 45 22 - VIGO-4

Neumáticos que ruedan al frente de la tecnología

Muérete de gusto.



Combina con limón.

KCP

BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO

REGALAMOS UN FIAT UNO FIRE

CONCURSO

ECHANDO UNA MANO

CARMELO Llorente es el propietario de una pequeña empresa de transporte que, pese a su tamaño, llega hasta Asia y África. El fue testigo del siguiente hecho: «Volvíamos de Francia por la carretera de Burgos y, a la altura de San Sebastián de los Reyes, nos detuvimos al ver volcado un pequeño camión de reparto. Era la Navidad de 1984 y lluvia torrencialmente. La Guardia Civil de Tráfico llegó al mismo tiempo y salvo el vuelco, no observó nada anormal. Cuando íbamos a marcharnos observé unos pies que aparecían por debajo del vehículo. Paramos a varios automovilistas, gracias a la presencia de la Guardia Civil, y entre todos sacamos al conductor del camión. Le llevamos rápidamente a La Paz. Al cabo de quince días llamé a ese centro para interesarme por el accidentado. Allí me dijeron que había muerto. Al cabo de seis meses, un hombre se presentó en mi casa preguntando por mí y llevando en sus manos una tarta. Mi mujer, sorprendida y sin entender nada, no aceptó el dulce. Al domingo siguiente, el mismo hombre acompañado de su mujer volvió a presentarse en casa... con otra tarta. El era la persona que habíamos trasladado a La Paz, donde se equivocaron con otro accidente similar ocurrido en el mismo sitio unas horas antes, en que sí se registró una víctima mortal. Me había localizado con los datos que dejé en el centro sanitario y sólo quería expresarme su agradecimiento.



BUSCAMOS AL MEJOR CAMIONERO



UNA VEJEZ PREOCUPANTE

EN 1984, más del 55 por 100 de los autobuses y camiones implicados en accidentes de carretera con víctimas tenían una antigüedad superior a los ocho años. Indudablemente, y esto es algo del dominio público, el envejecimiento progresivo que está sufriendo el parque español de vehículos de transporte incide como un factor añadido en la seguridad del mismo.

Aparte de las condiciones de la vía —que son elementos muy importantes para la seguridad en el transporte hay otros dos factores básicos, de todos conocidos, que inciden en la seguridad: el vehículo y el conductor.

Cuando se habla del vehículo hay que tener en cuenta diversos elementos; que van desde su número y distribución por tipos, hasta su estado de conservación y mantenimiento, sin olvidar las circunstancias a las que es sometido en los viajes. Según datos relativos al año 1984, el número de autobuses existentes en España era de 41.161 unidades, y el de camiones, de 1.444.884. De estos últimos, 133.438 eran de más de 10.000 kilogramos; 40.698 se situaban entre

7.000 y 10.000 kg.; 33.924, de 5.000 a 7.000 kg., y 62.002, entre los 3.000 y los 5.000 kg.

De acuerdo con los datos en poder del Ministerio de Transportes, en el mismo año había 282.402 tarjetas de transporte de mercancías entre regulares y los ámbitos nacional, comarcal y local, y 30.783 tarjetas de transporte de viajeros entre autobuses regulares y discrecionales.

Aparte de su clasificación y destino hay otras dos cifras que sitúan en su punto justo el riesgo añadido que produce la ancianidad del parque. Por un lado, la mitad del parque actual de camiones tienen una antigüedad superior a los diez años, porcentaje que, para el caso de los autobuses, es del 64 por 100. Por otro lado, y en el mismo año citado, el índice de renovación del parque de autobuses fue del 2,77 por 100, lo que revela una cuota de amortización muy baja y que acentúa un agravamiento en el proceso de envejecimiento del parque. En el caso de los camiones, ese índice es, incluso, un poco menor, el 2,27 por 100, dato que pone en evidencia el mismo problema.

IVECO

EL MUNDO DEL TRANSPORTE

TECNOLOGIA

NEUMATICOS

CADA VEZ MEJOR



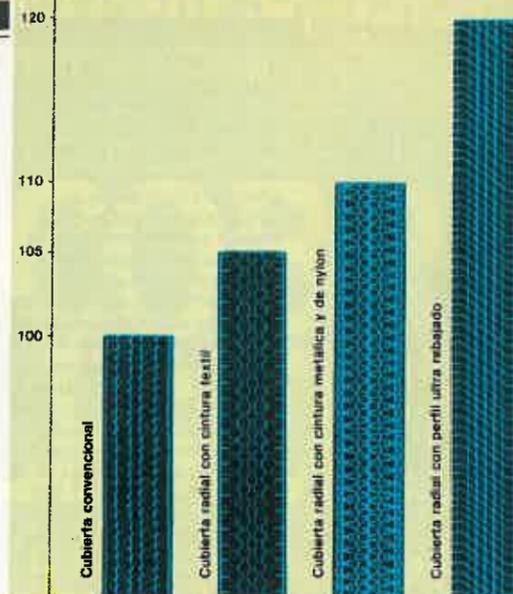
LA seguridad de un automóvil, su agarre en la carretera, su capacidad de frenada, su poder de dirección son obra directa de cuatro neumáticos, de cuatro superficies de goma en contacto con el suelo, que en la mayoría de los casos no son más anchos que la suela de un zapato.

El neumático es esa pieza circular de caucho que al estar hinchada se mantiene sobre la llanta; la definición no ha cambiado desde hace casi noventa años, como tampoco lo ha hecho ni la forma ni la composición, pero las prestaciones han crecido de una forma impresionante, lo que permite el olvido más completo durante tiempo y tiempo. El paso de la estructura diagonal a la radial, las mejoras en la composición de las gomas o los cambios en el dibujo de la banda de rodadura han traído como consecuencia un aumento en la manejabilidad del coche, un mayor rendimiento kilométrico, un agarre a la carretera muy superior y una seguridad extra tanto en seco como en mojado.

Pirelli ha abierto las puertas de sus pistas de prueba para demostrar esas mejoras; la comparación entre cuatro coches iguales calzados con neumáticos Pirelli de distintas generaciones y enfrentados al mismo recorrido ha puesto de relieve el avance. Los neumáticos más recientes, los de las series P-600 y P-700 con perfil superrebajado dejan muy atrás a sus predecesores en todos los aspectos.

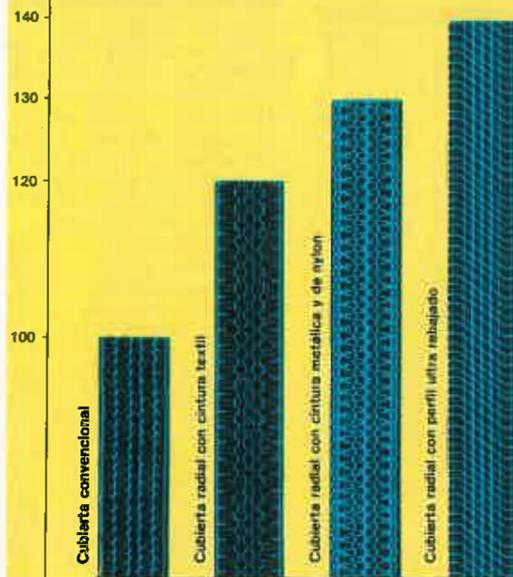
Después de dar varias vueltas a una pista mojada, en las mismas condicio-

AGARRE EN CARRETERA



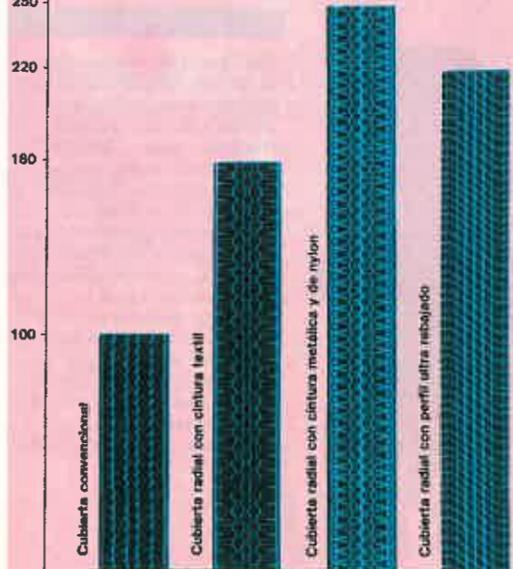
El agarre en suelo, la fuerza de la que hacen gala esas cuatro suelas de zapato para engancharse al asfalto, es el mejor indicativo de las prestaciones de un neumático. Las últimas generaciones de radiales con perfil rebajado, aquellos que tienen un perfil 60 ó 70, es decir, neumáticos en los que la altura del flanco es un 60 o un 70 por 100 del ancho de la sección del neumático, son muy superiores a sus predecesores. Los radiales Pirelli P-3 son un 10 por 100 mejores que los neumáticos convencionales, mientras que los P-600 y los veteranos P-6 son un 20 por 100 mejores que los diagonales.

AGARRE SOBRE MOJADO



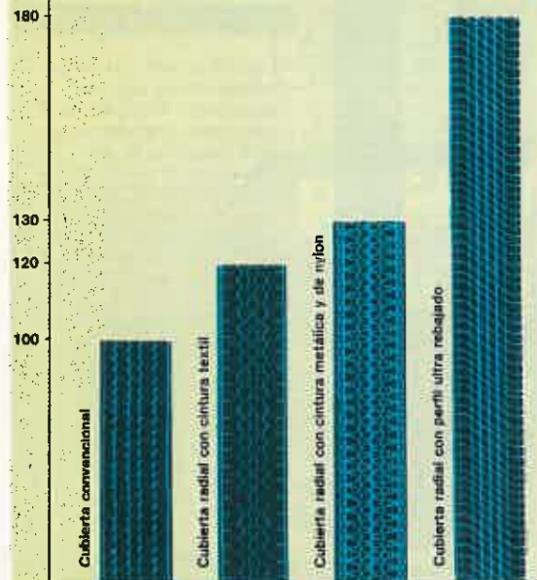
Para sentir de verdad las diferencias entre los neumáticos más avanzados y los más veteranos basta un pequeño paseo por una carretera mojada; mientras que las cubiertas clásicas dan en seguida la impresión de ir calzados con pastillas de jabón, los neumáticos más modernos dan confianza a raudales, el coche responde a los movimientos del volante, los frenos tienen efectividad y se nota que el conjunto se agarra al suelo con energía. La sensación de seguridad permite conducir casi al mismo ritmo que en el suelo seco sin jugarse la vida. En el cuadro se ve que el radial Pirelli más sencillo es un 20 por 100 mejor que un diagonal; el P-3 es un 30 por 100 mejor, y el P-600 es casi un 50 por 100 más efectivo, una diferencia abismal que se traduce en seguridad.

RENDIMIENTO KILOMETRICO

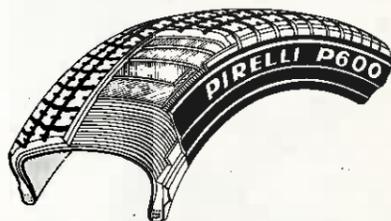


Los neumáticos modernos hacen dos veces y media más kilómetros que un neumático clásico, que un neumático de estructura diagonal. Los Pirelli P-3 son los más resistentes, los que menos desgaste sufren. Las últimas cubiertas, las P-600, han renunciado un poco a esa resistencia para mejorar los resultados de agarre sobre suelo seco o sobre mojado. Los P-6 y los P-600, neumáticos que dentro de poco se podrán adquirir en medidas muy habituales como pueden ser 175/60 H/R 13 ó 165/65 HR 14, han perdido parte de su dureza de goma para ganar en comodidad y en adherencia, al tiempo que se ha mejorado mucho la capacidad para transmitir potencia al suelo.

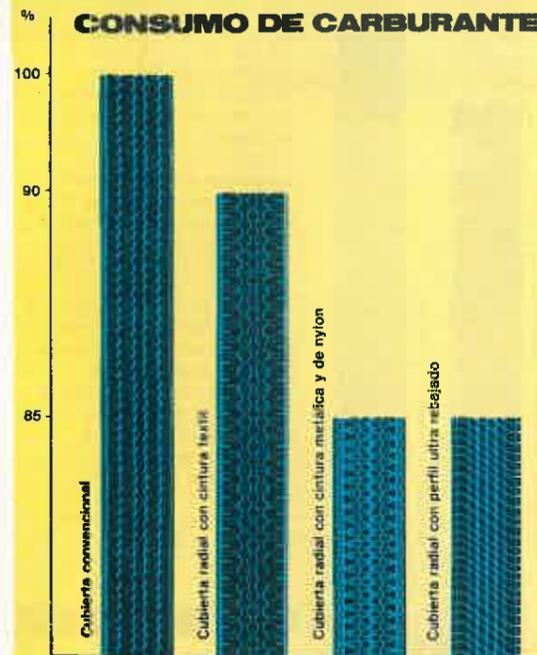
CAPACIDAD DE TRANSMISION DE POTENCIA



Los neumáticos derrochan energía en muchas ocasiones y pierden parte de la potencia generada por el motor al patinar sobre el asfalto; esa pérdida no sólo se traduce en un derroche de carburante, que se quema sin obtener ningún beneficio, sino también en una sensación desagradable para el conductor. Los radiales Pirelli de la nueva generación, con perfil bajo y con perfil ultrarrebajado, han revolucionado este capítulo. Estas cubiertas son las que mejor funcionan, cuando se va calzado con P-6 o con P-600 se nota que los coches de tipo medio, los tracción delantera, salen de las curvas con más genio, ya que al acelerar no desperdician potencia.



CONSUMO DE CARBURANTE



El neumático interviene en el capítulo de consumo; todas las deformaciones de los flancos y de la banda de rodadura se traducen en un gran aumento de la temperatura, algo que, al fin y al cabo, es una pérdida de energía. Los neumáticos más recientes han atacado el problema. Estas cubiertas combinan flexibilidad y rigidez en las dosis adecuadas. La indeformabilidad de la banda de rodadura es el aspecto básico en este capítulo, y los radiales, con dos cinturas metálicas y una de nylon, así como los ultrarrebajados, que llevan dos cinturas de acero y otras dos de nylon justo debajo de esa banda de rodadura, han permitido un recorte importante en los consumos. Estos dos últimos tipos de cubiertas ahorran hasta un 15 por 100 de carburante con respecto a una cubierta diagonal clásica.



La diferencia entre el P-600 (abajo) y el P-3 (arriba) es importante. El neumático más reciente, el P-600, tiene una estructura interna muy avanzada.

Los cuatro neumáticos clave en la historia de Pirelli demuestran la evolución continua de este producto, redondo y negro. A la izquierda se ve una de las últimas cubiertas diagonales de la marca, la Sempione. A continuación aparece el radial CF 67, uno de los primeros de la marca, que salió al mercado a mediados de los años cincuenta. Después está el P-3, con un revolucionario sistema de cintura mezcla de acero y nylon. Para terminar por la derecha con el reciente P-600, el primer radial de la generación de superrebajados.

Angel Marco



Para salir adelante

RECUPERAR LA LIBERTAD



La libertad. Un conjunto de derechos jurídicos, sociales y económicos que nos condiciona desde ángulos distintos. Pero cuya suma total da sentido a nuestras mismas vidas.

Coalición Popular quiere devolver al pueblo español sus libertades recortadas o perdidas. Libertad en la información, en la Administración, en la educación, en la cultura y en la justicia. Libertad frente a la presión fiscal, el paro, la delincuencia y la droga.

Coalición Popular es la fuerza política más adecuada, mejor preparada para devolver al pueblo español el conjunto de sus libertades. Votar por Coalición Popular, es votar por la libertad.

COALICION POPULAR



ap

Partido Liberal

LAS FICHAS DE COCHES DE MOTOR 16 TRAEN AHORA MOTO... DE REGALO



Todos los lectores que tengan las 60 fichas publicadas hasta el n.º 137 de Motor 16 pueden participar en el sorteo de una motocicleta Gilera 125 RX TRAIL.

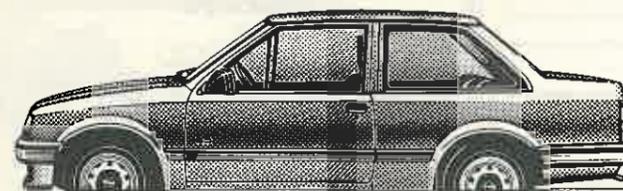
Envíe rápidamente este cupón a Inrevisa, Hermanos García Noblejas, 41, 28037 Madrid, y si resulta ganador en el sorteo del 15 de julio de 1986, tráiganos las 60 fichas publicadas hasta el n.º 137 de Motor 16. Cuantos más cupones envíe, más posibilidades tiene de que la Gilera 125 RX TRAIL sea suya. ¡Suerte!

D.
 Dirección
 Ciudad C.P.
 Provincia Teléfono

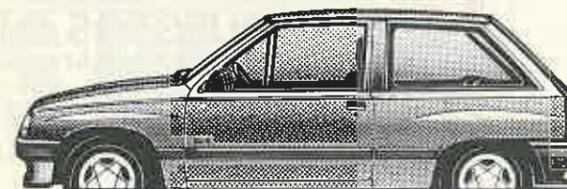


Comprar y vender

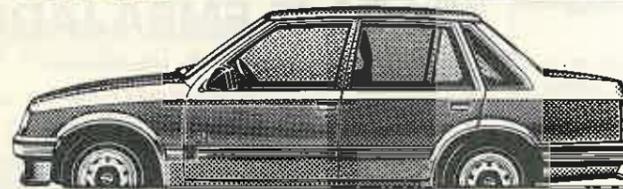
Todas las puertas conducen a Corsa.



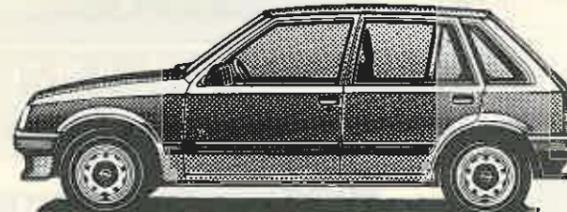
2



3



4



5

Si necesita un coche, Corsa le ofrece 32.

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

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

En más de 350 puntos de venta y servicio Opel.

Opel Corsa. Ingeniería alemana a su alcance.

Desde 803.719 Ptas. incluido I.V.A.

CONCESIONARIOS OFICIALES

OPEL 
 MEJORES POR EXPERIENCIA.

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



**ABIERTO SABADOS
 MANANA Y TARDE**

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

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

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

MOTORAMA
 Avda. Pro XII, 1 (Pza. del Peru)
 Tel. 458 03 54

MOVILAUTO
 Bravo Murillo, 35 - Tel. 446 62 50
 Bravo Murillo, 62 - Tel. 254 98 88

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

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

REVESA
 Avda. de Valledor, 45
 Tel. 248 06 00 - 01
 Alberto Aguilera, 30
 Tel. 447 53 43



GRAN POTENCIA DE FRENADO

PASTILLAS
GOLD

AMK

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 81 11
46005 VALENCIA

AUTOMARKT, clásicos, deportivos e importados, con garantía.

AUTOMARKT. Asesores de importaciones.

AUTOMARKT. Stock, 5.000 automóviles, año 85 y menos de 15.000 kilómetros.

MERCEDES 190. 2.800.000.

MERCEDES 190 E.

MERCEDES 190, 2,5 D.

MERCEDES (W 124).

MERCEDES 300 D.

MERCEDES 300 E.

MERCEDES 230 E.

MERCEDES 260 E.

MERCEDES 280 SE.

MERCEDES 380 SE.

MERCEDES 500 SE.

MERCEDES 380 SEC.

AUTOMARKT, compramos automóviles, antiguos, deportivos y actuales. Año 85 y menos de 15.000 kilómetros.

AUTOMARKT, justo precio. Juan Bravo, 28.

MERCEDES 500 SEC.

MERCEDES 500 SL.

MERCEDES 300 D, 1979.

BMW 528 I.

BMW 728 I.

BMW 323 I.

BMW 735 I.

BMW 635 I.

LAMBORGHINI Urrano 3.000.

MGB-GT.

MGB-Descapotable.

FORD Mustang.

JAGUAR XJ6, varios.

PEUGEOT 604 TI.

VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable.

SPITFIRE IV, descapotable.

Detrás de este ovalo se encuentran los mejores servicios del mercado.



en Valencia

montalt

SU CONCESIONARIO
Ctra. Madrid Valencia km. 747 • Tel. 370 31 50

PEUGEOT 204, descapotable.

PORSCHE 928 S.

AUTOMARKT tiene el automóvil que usted está buscando.

AUTOMARKT, precios sin competencia.

AUTOMARKT es garantía. Juan Bravo, 28. Tels. 435 40 13 y 431 43 33.

RANGE Rover, nuevos y usados. C/ Coslada, 5. Tel. (91) 465 91 57.

BMW 735 CSI. Tel. (91) 255 91 57.

PORSCHE 924. Tel. (91) 255 91 57.

MANTA i 200. Tel. (91) 255 91 57.

OPEL Monza. Tel. (91) 255 91 57.

MG Montego EFL. Tel. (91) 255 91 57.

FJ 1.100, M-GN, nueva, extras. Tel. (91) 447 49 99.

YAMAHA XJ 650, M-EY, extras. Tel. (91) 447 49 99.

HONDA VF 750, M-FP, nueva, magnífico estado. Tel. (91) 447 49 99.

LAVERDA 500, M-BX. 225.000. Buen estado. Tel. (91) 447 49 99.

RITMO Diesel, M-EC, perfecto estado. Tel. (91) 463 67 10.

2 CV Charleston, M-EK, pocos kilómetros. Tel. (91) 463 67 10.

PARTICULAR vende Golf GLD, M-EL, extras. 950.000 ptas. Llamar al tel. (91) 682 73 44, de 8 a 15 horas.

MG Montego EFL. Tel. (91) 255 91 57.

FJ 1.100, M-GN, nueva, extras. Tel. (91) 447 49 99.

YAMAHA XJ 650, M-EY, extras. Tel. (91) 447 49 99.

HONDA VF 750, M-FP, nueva, magnífico estado. Tel. (91) 447 49 99.

LAVERDA 500, M-BX. 225.000. Buen estado. Tel. (91) 447 49 99.

RITMO Diesel, M-EC, perfecto estado. Tel. (91) 463 67 10.

2 CV Charleston, M-EK, pocos kilómetros. Tel. (91) 463 67 10.

PARTICULAR vende Golf GLD, M-EL, extras. 950.000 ptas. Llamar al tel. (91) 682 73 44, de 8 a 15 horas.

MG Montego EFL. Tel. (91) 255 91 57.

FJ 1.100, M-GN, nueva, extras. Tel. (91) 447 49 99.

YAMAHA XJ 650, M-EY, extras. Tel. (91) 447 49 99.

HONDA VF 750, M-FP, nueva, magnífico estado. Tel. (91) 447 49 99.

LAVERDA 500, M-BX. 225.000. Buen estado. Tel. (91) 447 49 99.

RITMO Diesel, M-EC, perfecto estado. Tel. (91) 463 67 10.

2 CV Charleston, M-EK, pocos kilómetros. Tel. (91) 463 67 10.

PARTICULAR vende Golf GLD, M-EL, extras. 950.000 ptas. Llamar al tel. (91) 682 73 44, de 8 a 15 horas.

MAS Y MEJOR SERVICIO PARA VALENCIA



Velomóvil

EN EL CENTRO DE LA CIUDAD



Velomóvil, S. A.

Reina Doña Germana, 17
Tel. 374 35 62. 46005 VALENCIA
Avda. Cataluña 8 y 10.
Tel. 362 34 12. 46021 VALENCIA

CONCESIONARIO
OFICIAL



Velomóvil cuenta en sus instalaciones de Reina Doña Germana, 17, con servicios completos de exposición, venta y talleres, unificando así toda la atención a las exigencias de los usuarios de BMW.

MERMAM

disfrute de nuestras instalaciones

ESPECIALISTAS EN

- AIRE ACONDICIONADO ● HIFI-CAR
- ELECTRICIDAD DEL AUTOMOVIL
- PUESTAS A PUNTO Y CARBURACION
- NEUMATICOS ALTAS PRESTACIONES



Personalice su automóvil en

MERMAM

C/ ESPRONCEDA, 38. MADRID
TELS. 442 05 98 - 442 05 99



radio'
automovil

HIFI - CAR - STEREO



FUJITSU TEN

SPARKOMATIC

SONY



SERVICIO OFICIAL
ESPECIALISTA AUTO-HIFI

● **BLAUPUNKT**



SERVICIO OFICIAL CAR-HIFI

KENWOOD

- Instalaciones especiales, ocultamiento antirrobo con muy poco costo adicional.
- Extraíble 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

**VOLVO
A TODA COSTA**

EN su número 134 hicieron una prueba comparativa del Volvo 360 GLE con el Volkswagen Jetta y, lamentablemente, el encargado de hacer las comparaciones está partiendo de una premisa no buena y, por tanto, el resultado al que llega, a mi entender, tampoco es bueno. Le sugiero que lea la prueba comparativa que hizo en su revista número 21 del 14-1-84 entre el Volvo y el BMW 320i, que son dos vehículos de características similares y después saque consecuencias.

A raíz de la prueba comparativa de su revista número 12 decidí comprar el Volvo 306 GLE y tengo ya 35.000 kilómetros recorridos sin problema alguno y sí con la satisfacción de tener el mejor coche de su categoría.

Lo que dice de la dirección, lamento contradecirle, ya que se maneja como si tuviera dirección asistida y, además, su ángulo de giro hace que el aparcar en ciudad no sea ningún problema. Cuando dice que en curvas tiende a irse de zaga, lamento decirle que si lo hace será al tomar una curva a

180 km/h., ya que curvas tomadas a 130 no hace ningún movimiento raro. Respecto a su opinión de que las banquetas son cortas, nos gustaría conocer su medida normal, ya que los asientos del Volvo son muy cómodos en todo tipo de desplazamientos.

Francisco Pascual
Valencia

Respuesta.—Nos parece estupendo que encuentre su coche sin defectos. A nosotros, el Volvo también nos parece un excelente automóvil, con los inconvenientes que se recogen en la prueba. Por otro lado, no vemos que se hayan modificado los aspectos puestos de manifiesto en la prueba frente al 320i.

Del comportamiento, se dice exactamente: «Unido a un eje De Dion, que proporciona una absoluta verticalidad de las ruedas en cualquier circunstancia, el Volvo se tienen muy bien, con una pequeña tendencia a irse de zaga en las situaciones límite.» Por sus comentarios parece deducirse que nunca ha forzado el comportamiento del coche, lo que nos parece estupendo y recomendable, pero no lo adecuado si queremos opinar sobre la estabilidad de un coche.

Agenda

Del 10 al 16 de junio

AUTOMOVILISMO

- Si problemas de última hora no lo impiden, el domingo día 15 se inaugurará el circuito urbano de Puerto Baniás con un apretado programa. Los entrenamientos están previstos para el sábado de 9 a 15,30 y las carreras se iniciarán el domingo a las 10 horas con la iniciación seguida de las Copas Polo y Renault. Producción, Trofeo Federación Andaluza, Sport y Clásicos Deportivos.
- En Salamanca, la Escuela Charras-Jayber organiza el día 12 de junio el Slalom Trofeo San Juan de Sahagún.

MOTOCICLISMO

- El día 14, en Las Palmas, se celebrará el II Circuito Ducados de velocidad que organiza Promoto. Para el domingo día 15 están previstas las siguientes pruebas: Subida al Revolcat, en Alicante; IV Motocross Granadilla, en Tenerife; VIII Subida Cronometrada de Velocidad a la Solana, en Barcelona, y la Subida al Castillo, en Guadalajara.

CONCENTRACION

- Auto Baltrán organiza el 14 de junio la Concentración Turística Mercedes Benz 86. Que se iniciará en el Área de Montaña de la autopista de salida de Barcelona y finalizará en la ciudad medieval de Pals; Gerona.

CATALOGO

Num. 2 1986

Motor 16

500 Ptas.

2000 PRUEBAS

*Gasolina · Diesel · Familiar
Todo Terreno · Cabrio · Deportivo
Coste por kilómetro*

Leo Burnett



Pruebe todos los modelos.

- Más de doscientas pruebas, agrupadas en 31 categorías, por precio, función, tamaño, modelos, gasolina, diesel, etc.
- Todos los consumos evaluados.
- Costos por Km. reales.
- Fichas técnicas (velocidad punta, par motor, aceleración).
- Precios actualizados de todos los modelos.
- Guía completa de todas las posibles financiaciones.

**164 páginas
a todo color,
500 Ptas.**

Bobby Rahal tuvo la frialdad para imponerse en las últimas vueltas.



Kevin Cogan, compañero de equipo de Fittipaldi, fue segundo con más de veinte millones de pesetas en su bolsillo.



Rick Mears, el antiguo conductor de excavadoras, tuvo la mala suerte de encontrarse con un obstáculo que le impidió la victoria.

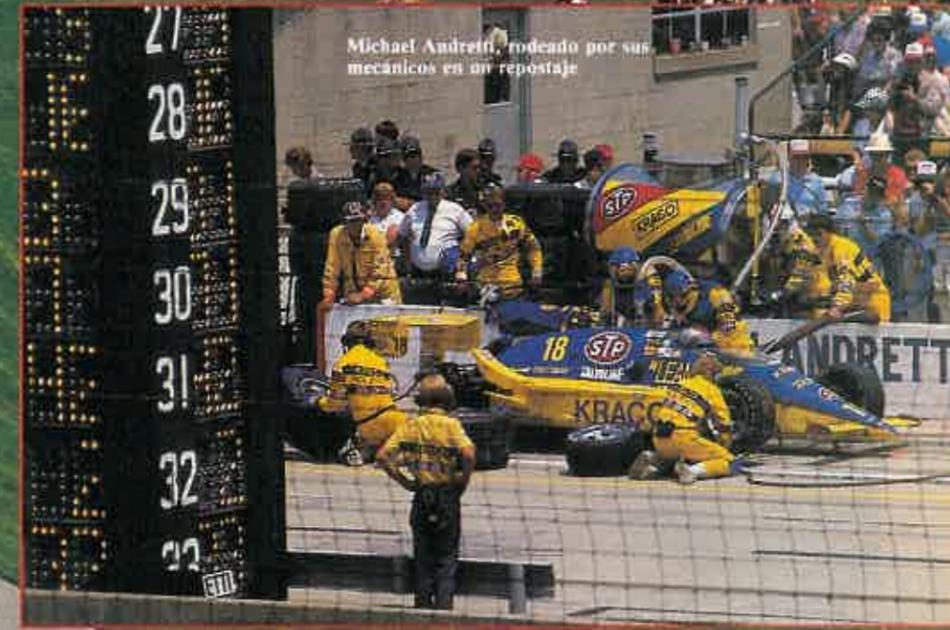


El colombiano Roberto Guerrero hizo una carrera muy interesante que le puso en el cuarto lugar.



Emerson Fittipaldi, un veterano en las 500 Millas.

500 MILLAS DE INDIANAPOLIS LA CARRERA DE LOS MILLONES



Michael Andretti, rodeado por sus mecánicos en un repostaje

MAS de trescientos mil espectadores en directo, las entradas de siete mil pesetas vendidas a más de treinta y cinco mil pesetas en el mercado negro, doscientos cincuenta millones de televidentes y seiscientos millones de pesetas en premios son algunas de las cifras que mejor resumen las 500 Millas de Indianápolis de 1986.

Bobb y Rahal, Kevin Cogan y Rick Mears, tres auténticos señores de la velocidad, han impuesto su ley en el circuito oval más impresionante del mundo. La media conseguida por el vencedor, 274,750 kilómetros por hora durante poco más de ciento setenta y cinco minutos pone de relieve por sí misma el ritmo loco de la carrera.

Indianápolis es el templo de la velocidad en el mundo, el circuito en donde miles de espectadores cómodamente sentados en tribunas in-

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 pts., incluido I.V.A.



OPEL 
INNOVACIONES EN MARCHA.

Así fue la salida: de izquierda a derecha, en primera línea, Mike Andretti, Danny Sullivan y Rick Mears. El padre, Al Unser, con el número 11, corre contra su hijo, Al Unser Jr., el número 30. Un atractivo más de las 500 Millas. Esta válvula de descarga iguala las prestaciones de todos los motores.



mentas contemplan sobrecogidos una lucha sin cuartel entre monoplasas que ruedan siempre a más de trescientos por hora. Indianápolis 86 ha sido una carrera en la que los coches de procedencia europea, los March y los Lola, propulsados por un motor también europeo, el veterano Cosworth DFX en su versión sobrealimentada por turbo especial para Indy, han dominado de una forma aplastante.

La carrera ha tenido este año un sabor más fuerte que nunca y la diferencia final entre los tres primeros clasificados es la segunda más pequeña en toda la historia de la prueba.

El ambiente empezó a caldearse ya desde el primer día de entrenamientos: Rick Mears, doble ganador de la carrera, Danny Sullivan, antiguo piloto de Tyrrel en Fórmula 1 y vencedor de Indy en 1985, así como Michael Andretti, el hijo de Mario Andretti, se lanzaron con todas las de la ley tras la primera plaza en la parrilla de salida: los tres con mecánicas iguales, March Cosworth y dos de ellos, Mears y Sullivan, dentro de un mismo equipo, el Penske Racing.

Los cronómetros casi saltaron por los aires cuando Mears consiguió dar

las cuatro vueltas reglamentarias al circuito oval a una media de 348,876 kilómetros por hora, con dos vueltas soberbias a más de 350 por hora. Danny Sullivan, el primer piloto que ha conseguido clasificarse entre los diez hombres más codiciados por las mujeres estadounidenses, se quedó

justo detrás, a 346,549 kilómetros por hora de media, mientras que el joven Andretti, con sólo veintidós años, fue capaz de ridiculizar a su famoso padre, que después de hacer 341,590 kilómetros por hora de media, tuvo un choque terrible contra el muro de protección a la salida de la segunda curva del circuito oval, un choque suficiente para destrozarse el coche y para añadir veinte puntos de sutura a su rodilla derecha.

La carrera fue una serie continua de sorpresas. El 25 de mayo, la fecha elegida para la celebración de la prueba amaneció envuelta en una especie de diluvio que trajo consigo la suspensión y todo tuvo que replantearse para el sábado siguiente.

El duelo final del Indy 86 fue soberbio. Michael Andretti salió como una flecha y a razón de setenta mil pesetas por vuelta dio cuarenta y cuatro vueltas en cabeza.

Mears y Rahal fueron sus sucesores, los dos enzarzados en una lucha que reportó a Mears, el piloto del March Penske amarillo, un total de cinco millones de dólares, mientras que Rahal tuvo que conformarse con

Este es el inmenso trofeo destinado al ganador. Lleva grabadas las caras de todos los vencedores desde 1911.



ŠKODA '86



MAS MOTOR

Si. Ahora más Motor de 1.300 cc. y 60 CV. de potencia. Un nuevo motor con gran temperamento para las dos nuevas versiones de SKODA. El modelo 130 L, un berlina capaz de llevar a toda la familia con todo confort y seguridad que Usted y los suyos se merecen.

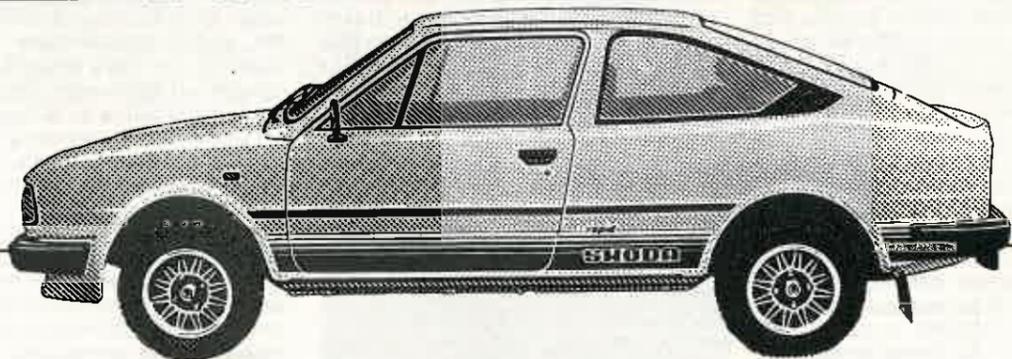
También podrá pilotar la nueva versión del

Coupé RAPID.

Principales características:

Mod. 130 L — Nuevo Spoiler y apoyacabezas; parabrisas laminado faros halógenos; servo-freno; fano antiniebla trasero; luneta térmica; cuantarrevoluciones; etc... y en el modelo RAPID, Cubiertas Good Year y llantas de aleación.

Y 5 VELOCIDADES



YA PUEDE VERLOS EN NUESTROS CONCESIONARIOS DE TODA ESPAÑA Y COMPARE PRECIOS SKODA.



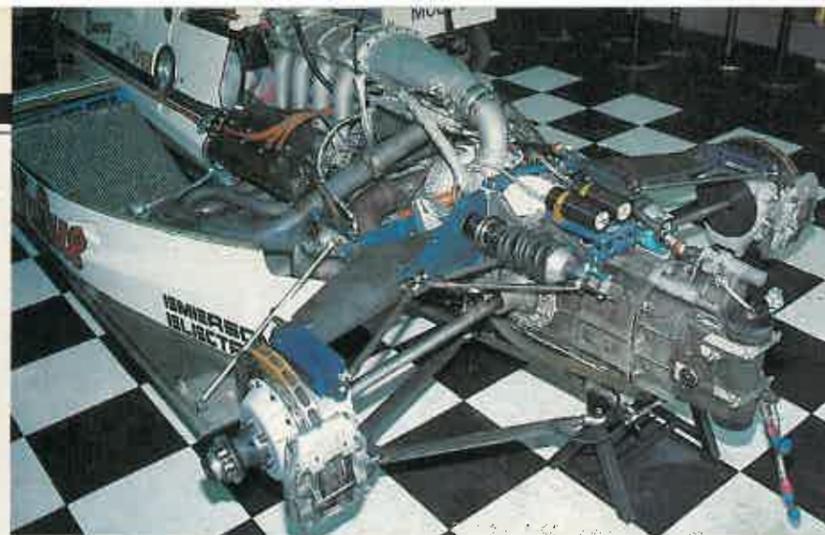
IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

MONTALBAN, S.A.

PAJARITOS, 12 TII. 2525100 ALBERTO AGUILERA, 13 TII. 2488977

Concesionarios y talleres en toda España

PUBLICIDAD SEIS



La suspensión trasera de un March Cosworth es un prodigio técnico. Emerson Fittipaldi ha tardado en acostumbrarse a estos coches. Cuando corren en circuitos ovales llevan reglajes diferentes en el lado izquierdo y en el derecho. Las caídas y las convergencias de las ruedas son tan especiales que al frenar en línea recta el coche se pone a dar vueltas como un trompo

algo más de tres millones y medio de pesetas.

Cuando quedaban menos de cuatro vueltas para el final y todos daban por definitivo el orden Mears, Rahal, Cogan, se produjo la sorpresa: un trompo del holandés Luyendyk retrasó a Mears y dio la victoria a Rahal. Cogan fue segundo a un segundo cuatro décimas y Mears, tercero a un segundo y ocho décimas.

Bobby Rahal, un piloto con gafas y cierto parecido físico a Groucho Marx, entró así en la Línea de la Victoria, la Victory Lane, al tiempo que se embolsaba más de cuarenta millones de pesetas por su victoria.

Angel Marco

Fotos: Matos Sport

EL DOMINADOR DE INDY

EL March 86 C ha dominado Indianápolis de una forma aplastante. Los cuatro pilotos de cabeza, Rahal, Cogan, Mears y Guerrero llevaban un coche de la marca; el quinto clasificado, Al Unser Jr., llevaba un Lola, el monoplaza de la marca rival, mientras que Michael Andretti, Fittipaldi, Rutherford, Sullivan y Lanier, los siguientes pilotos en li-

nea de meta, también estaban a los mandos de un modelo como el que se ve en esta radiografía. El March-Marlboro del Patrick Racing utilizado por Fittipaldi es uno de los coches mejor preparados de todo el campeonato CART; el modelo 86 C llama la atención por su suspensión trasera, con los amortiguadores tumbados por completo.

Los 50 puntos de un ganador de Indianápolis:

1. Alerón con poca resistencia aerodinámica para circuitos ovales.
2. Alerón que produce mucha carga, ideal para circuitos urbanos.
3. Cubierta del motor.
4. Conducto para refrigeración del motor.
5. Alerones suplementarios que mejoran el poder de dirección.
6. Salida del aire caliente que viene de los radiadores.
7. Conducto de aire para el turbocompresor y para radiador de aceite de la caja de cambio.
8. Entrada de aire

9. Cámara para el aire de admisión.
10. Válvula de control para la presión del turbo.
11. Válvula para repostaje. La entrada de carburante se sitúa a la derecha o a la izquierda.
12. Depósito de carburante. Tiene 152 litros de capacidad.
13. Radio.
14. Radiador para el agua del motor.
15. Retrovisor.
16. Volante que puede moverse para entrar o salir deprisa.
17. Barra de refuerzo que evita la entrada de elementos agresivos en el habitáculo.
18. Monocasco de fibra de carbono,

reforzado por un «sandwich» de aluminio y fibra.

19. Cubierta móvil que permite el acceso al muelle y al amortiguador.

20. Amortiguador y muelle de la suspensión derecha.

21. Acceso a los pedales, acelerador, freno y embrague.

22. Alerón delantero para circuitos urbanos.

23. Alerón delantero para circuitos ovales.

24. Morro moldeado en fibra de carbono.

25. Caja de refuerzo del morro.

26. Depósitos de fluidos para frenos y embrague.

27. Extintor.

28. Gato neumático delantero.

29. Disco delantero autoventilado y pinza de freno.

30. Suspensión delantera con dos triángulos y empujador, sistema pultrud.

31. Flanco derecho con conducto de aire para el radiador.

32. Timonería de la caja de cambio.

33. Soporte del pontón.

34. Rejilla de protección del radiador.

35. Radiador de aceite.

36. Central del sistema eléctrico Lucas.

37. Bomba mecánica de gasolina y filtro.

38. Motor Cosworth DFX Turbo de 2,65 litros de cubicalaje.

39. Entrada de gases de escape en el turbo.

40. Turbocompresor.

41. Brazo superior de la suspensión trasera.

42. Brazo inferior de la suspensión trasera.

43. Disco trasero de freno, autoventilado.

44. Conjunto trasero de amortiguador y muelle.

45. Gato neumático trasero.

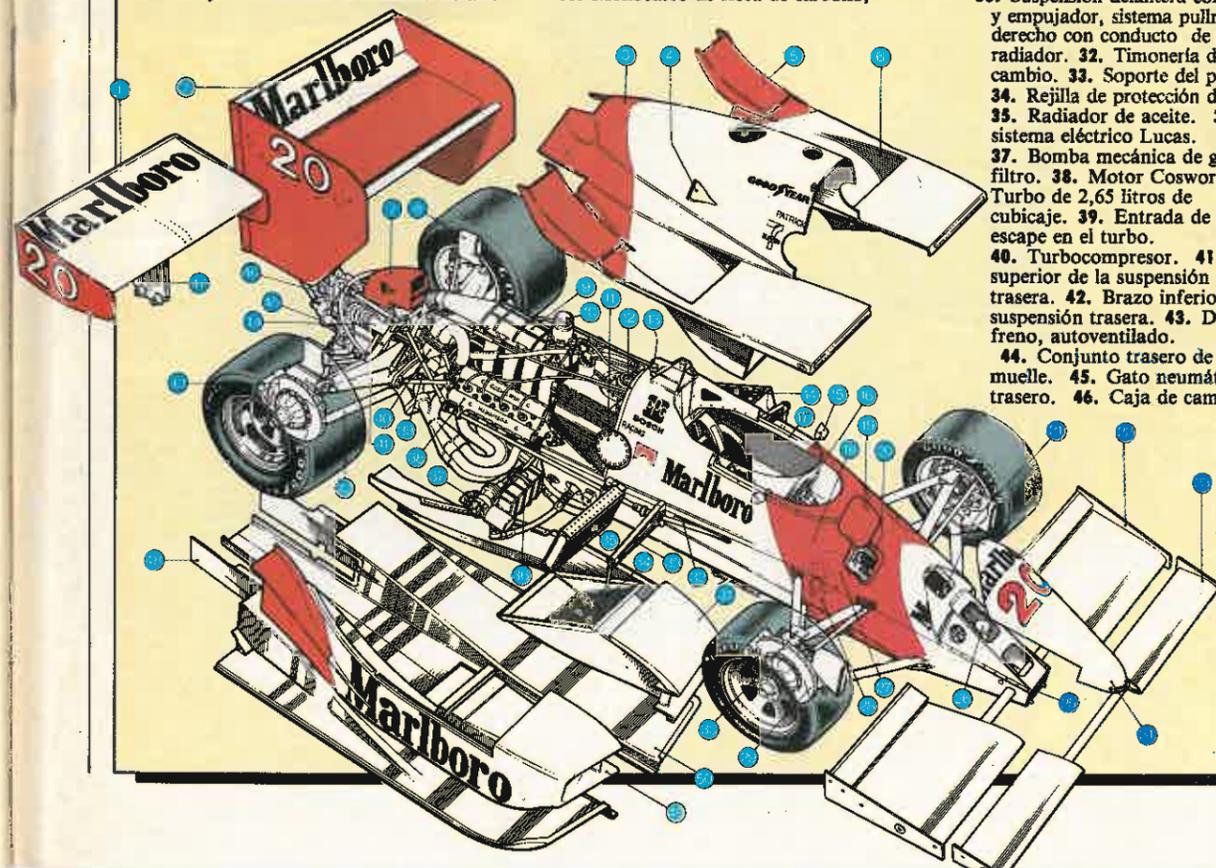
46. Caja de cambio de cinco velocidades fabricada por March.

47. Pilar del alerón trasero.

48. Envoltura aerodinámica de la caja de cambio.

49. Pontón derecho con toma de aire para refrigerar el radiador de aceite.

50. Bajos del coche en fibra de carbono.





Tras el abandono de Aken, Biasion heredó el segundo puesto para Lancia. Una compensación a los problemas sufridos.



Bramo baby, después de su amarga victoria en Córcega, ha obtenido un excelente tercer puesto, que le ha hecho más feliz.



DICE el refranero español que hay quien nace con estrella y los hay que nacen estrellados. Sin duda, el caso del piloto finlandés Juha Kankkunen es un buen ejemplo de lo primero. Triunfador en 1985 en el Rallye Safari, en su primera participación en una prueba tan especializada como la africana, y vencedor este mismo año en el Rallye de Suecia, en idénticas condiciones, el piloto de Peugeot acaba de repetir la misma experiencia en tierras de Grecia, en la trigésima tercera edición del Rallye Acrópolis.

Aun con las ausencias anunciadas de los equipos Audi y Austin Rover y el recorte del kilometraje total de las pruebas especiales, el rallye griego se anun-

**RALLYE ACROPOLIS
KANKKUNEN
SUBIO
AL OLIMPO**

Juha Kankkunen volvió a ganar en el Acrópolis. Esta vez, Aken no pudo con el piloto de Peugeot, que se destaca en el Mundial.



Stohl, con el Audi Quattro Coupé, se impuso en grupo A, anunciando lo que puede ocurrir el año que viene. Kalle Grundel, por su parte, se colocó en segunda posición en la primera parte del rallye, pero después tanto él como Blomqvist tuvieron que abandonar.



ciaba tan apasionante para los espectadores como duro para máquinas y pilotos. En el equipo Peugeot, Jean Todt decidía recompensar a Bruno Saby ofreciéndole el volante del tercer Peugeot 205 Turbo oficial, mientras que en el seno del equipo Lancia Martini hacía acto de presencia el sueco Mikael Ericsson, una de las más firmes promesas de su país, primero del grupo A y cuarto absoluto en la última edición de la prueba sueca. Ford se presentaba con dos Ford RS 200, para Stig Blomqvist y Kalle Grundel, con gran cantidad de modificaciones, fruto de los extensos y exhaustivos ensayos llevados a cabo con anterioridad; mientras que Citroën retornaba al panorama del mundial de rallyes tras varios meses de ausencia con Jean Claude Andruet, Maurice Chomat y Philippe Wambergue.

Bajo un cielo encapotado, en el primer tramo cronometrado se ponía de manifiesto la dureza de la prueba. El mejor tiempo era, sorprendentemente, para Kalle Grundel y su Ford RS 200, seguido por Alen, Ericsson y Salonen. Máximo Biasion acababa el tramo con sus dos neumáticos traseros sobre las llantas, perdiendo más de tres minutos, y Stig Blomqvist debía detenerse en medio del tramo extinto en mano para controlar el peligro del aceite de los amortiguadores, que caía sobre el turbo. Peor era la suerte que corrían los integrantes del equipo Citroën, al desa-

parecer Chomat y Wambergue en el primer tramo por rotura de suspensión y rótula de suspensión, respectivamente, mientras que Jean Claude Andruet sólo lograba completar dos tramos más al perder una de las ruedas posteriores de su Citroën BX 4TC. En el segundo tramo, Markku Alen perdía medio minuto con problemas de turbo, conservando Grundel la primera posición hasta el tercero, en el que el piloto del Martini Racing lograba el primero de cuatro tiempos *scratch* que le llevaban hasta la neutralización de Lagonissi en primera posición, seguido de Grundel, a seis segundos; Salonen, a siete, y Blomqvist, a trece segundos.

A pesar de partir a las ocho de la mañana, la anulación de las tres primeras pruebas especiales motivaba que el primer tramo de la segunda etapa.

Vencedor en 1985, Timo Salonen decía prácticamente adiós a repetir su triunfo al pinchar un neumático y perder más de ocho minutos. A pesar de todo, el finlandés se lanzaba al ataque, logrando a continuación el mejor tiempo en ocho tramos consecutivos, siendo secundado por su compañero de equipo Juha Kankkunen, en tanto que el hasta entonces líder Markku Alen, a pesar de haber sustituido el turbocompresor de su Lancia Delta S4 antes del primer tramo para evitar los problemas de la primera etapa, éstos volvían a reproducirse, perdía la primera posición

ALFA ROMEO ESPAÑOLA PRESENTA SU RED OFICIAL DE CONCESIONARIOS Y AGENTES.

- ALBACETE (Prefijo 967) ■ GRECOMOVIL. Tel. 21 08 14. ALBACETE.
- ALICANTE (Prefijo 965) ■ SEMOSA. Tel. 65 71 81. ALICANTE. ■ PENOUCLA. Tel. 52 35 89. ■ SALVADOR CATALA. Tel. 52 05 84. ALCOY. ■ ALFAMOVIL. S. A. Tel. 12 37 45. ALICANTE. ■ AUTO OLLE. Tel. 86 07 41. ■ TALLERES MIESPERANZA. Tel. 85 36 67. BENIDORM.
- ALMERIA (Prefijo 951) ■ DITURSA. Tel. 24 32 08. ALMERIA.
- BADAJOS (Prefijo 924) ■ A.S.S.A. Tel. 25 53 53. BADAJOZ.
- BARCELONA (Prefijo 93) ■ MONZA MOTORS. Tel. 321 51 40. ■ MOTOR-ALFA. Tel. 201 54 44. BARCELONA. ■ AUT. RAMON. Tel. 840 05 01. GRANOLLERS. ■ A. CLIMENT. Tel. 803 12 68. IGUALADA. ■ SERVICIOS AUT. MANLLEU. Tel. 851 14 58. MANLLEU. ■ MINORAUTO. Tel. 874 68 31. MANRESA. ■ SALA Y REXACH. Tel. 798 24 54. MATARO. ■ AUTO ALFA. Tel. 711 23 55. SABADELL. ■ GIRAUTO. Tel. 780 39 44. TARRASA. ■ AUTOCAM. Tel. 890 09 73. VILLAFRANCA DEL PENEDES. ■ AUT. CALLAO. Tel. 893 00 05. VILLANOVA Y GELTU.
- BILBAO (Prefijo 94) ■ ALFAVI. S. A. Tel. 441 89 86. BILBAO. ■ AUTO SERV. ESPARRU. Tel. 688 32 01. BERMEJO. ■ AUTOS BEROAS. Tel. 463 46 00. LAS ARENAS.
- BURGOS (Prefijo 947) ■ PORTUGAL Y HORTIHUELA. Tel. 22 49 20. BURGOS. ■ INAUTO. Tel. 50 05 28. ARANDA DE DUERO. ■ ALFREDO CONDE DIAZ. Tel. 31 10 12. MIRANDA DE ERBO.
- CACERES (Prefijo 927) ■ T. CATALINO. Tel. 22 33 61. CACERES.
- CADIZ (Prefijo 956) ■ ITALAUTO. Tel. 25 07 11. CADIZ. ■ ITALAUTO. Tel. 31 06 17. JEREZ DE LA FRONTERA. ■ AUTOMOCION BAJANAS. Tel. 66 09 50. ALGECIRAS.
- CASTELLON (Prefijo 964) ■ AUTO. SIMON. Tel. 20 57 99. CASTELLON. ■ TALLERES TERI. S. L. Tel. 47 07 04. BENICARLO. ■ JOSE GONZALEZ LOPEZ. Tel. 66 47 24. VALL DE LIXO. ■ C. INOCENTI. Tel. 45 50 15. VINAROZ.
- CIUDAD REAL (Prefijo 926) ■ SUPERAUTO M. MUÑOZ. Tel. 25 11 11. CIUDAD REAL. ■ TALLERES VIRGEN DEL ESPINO. Tel. 61 04 83. MANZANARES. ■ SUPERAUTO. Tel. 48 30 11. PUERTOLLANO. ■ FRANCISCO LARA. Tel. 51 40 55. TOMELLOSO. ■ AUTOMOVILES GUADIANA. Tel. 89 61 70. VILLARUBIA DE LOS OJOS.
- CORDOBA (Prefijo 957) ■ AUT. A. GALLARDO. Tel. 23 46 48. CORDOBA. ■ DOMINGO MORALES GALVEZ. Tel. 65 16 32. MONTILLA. ■ ANTONIO HIDALGO. Tel. 54 07 15. PRIBRO.
- CORUÑA, LA (Prefijo 981) ■ SPRINT GALICIA. Tel. 29 87 00. LA CORUÑA. ■ AUTOS NARON. Tel. 38 18 05. FERROL. ■ AUTOS 33. Tel. 56 42 30. SANTIAGO DE COMPOSTELA.
- GERONA (Prefijo 972) ■ ALFA MOTOR GERONA DOS. Tel. 21 69 00. GERONA. ■ GARAGE FIGUERAS. Tel. 50 32 29. FIGUERAS. ■ AUTO RECORD RIPOLL. Tel. 26 09 65. OLOT.
- GRANADA (Prefijo 958) ■ DEDAMOBIL. Tel. 29 40 23. GRANADA. ■ ALFA MOTOR. Tel. 60 52 05. MOTRIL.
- IBIZA (Prefijo 971) ■ VICENTE GUASCH. Tel. 30 78 20. IBIZA.
- JAEN (Prefijo 953) ■ TURBOMAR. Tel. 25 67 07. JAEN. ■ TURBOMAR. UBEDA. ■ TALLERES RECA. ANDUJAR. ■ TALLERES EL PASO. Tel. 67 21 05. BALEN. ■ AUT. MORALES. Tel. 69 24 49. LINARES. ■ ILDEFONSA RAMIREZ. MANCHA REAL. ■ TALLERES MANZANO. UBEDA.
- LEON (Prefijo 987) ■ AUTOMOVILES J. J. Tel. 24 55 65. LEON. ■ SIL MOTOR. Tel. 41 71 10. PONFERRADA.
- LERIDA (Prefijo 973) ■ INTER AUTO. Tel. 27 17 87. LERIDA.
- LOGROÑO (Prefijo 941) ■ ITAL-ROJO. Tel. 22 08 25. LOGROÑO.
- LUGO (Prefijo 982) ■ TALLERES CANO, S. L. Tel. 21 12 50. LUGO.
- MADRID (Prefijo 91) ■ SERVAUTO. Tel. 241 93 42. ■ TAYRE. Tel. 457 76 33. ■ AUTO SPRINT BAW. ■ ROVRI AUTO. Tel. 455 89 97. ■ TALLERES POVEDILLA. Tel. 401 70 78. MADRID.
- MALAGA (Prefijo 952) ■ TALLERES BORREGO. Tel. 31 66 00. MALAGA. ■ AUT. FUENGIROLA. Tel. 47 47 96. FUENGIROLA.
- MURCIA (Prefijo 968) ■ MURCIAUTO. Tel. 23 32 42. MURCIA. ■ ANTONIO SANCHEZ FERNANDEZ. Tel. 50 51 80. CARTAGENA. ■ CASIMIRO CASTELLOTE. LORCA.
- ORENSE (Prefijo 988) ■ GAVISA. Tel. 23 49 50. ORENSE.
- OVIEDO (Prefijo 985) ■ AUTOMARSA. Tel. 79 26 50. OVIEDO. ■ ANGEL RUBIO. Tel. 80 10 73. TINEO.
- PALENCIA (Prefijo 988) ■ MOTOR CASTILLA. Tel. 72 53 11. PALENCIA.
- P. DE MALLORCA (Prefijo 971) ■ ITAL-SPORT. Tel. 46 40 65. P. DE MALLORCA. ■ GARAGE RIERA. Tel. 55 07 22. MANACOR. ■ MOTOR SPORT MENCOR. Tel. 37 31 41. MENCORCA.
- PAMPLONA (Prefijo 948) ■ BEMA SPRINT. Tel. 23 28 07. PAMPLONA.
- SALAMANCA (Prefijo 923) ■ TAEN. Tel. 22 04 75. SALAMANCA.
- S. SEBASTIAN (Prefijo 943) ■ IMOLA MOTORS. Tel. 27 00 48. S. SEBASTIAN. ■ G. URRAKI. Tel. 81 32 19. AZPEITIA. ■ GARAGE S. CRISTOBAL. Tel. 88 19 91. BEASAIN. ■ I. TXIRRIETA. Tel. 55 11 58. HERNANI. ■ AUT. SANZA. Tel. 61 61 50. IZUN. ■ G. LA UNION. Tel. 79 97 12. MONDAGON. ■ AUTO MOTOR EGUIA. Tel. 29 10 41. S. SEBASTIAN. ■ NEUMATICOS AZANZA. Tel. 83 46 67. ZARAUZ.
- SANTANDER (Prefijo 942) ■ IGNACIO PALACIOS. Tel. 34 32 00. SANTANDER. ■ AUTOS ADAL. Tel. 65 09 50. LAREDO.
- SEGOVIA (Prefijo 911) ■ EVAMSA. Tel. 43 70 57. SEGOVIA.
- SEVILLA (Prefijo 954) ■ CASTELLANO MOTORS. Tel. 65 92 61. SEVILLA.
- TARRAGONA (Prefijo 977) ■ TURBOCENTER. Tel. 54 67 21. TARRAGONA. ■ AUT. GODO. Tel. 31 50 51. BEUS. ■ AUT. CANTO. Tel. 50 41 44. TORTOSA.
- TOLEDO (Prefijo 925) ■ A. MARIN. Tel. 22 11 09. TOLEDO. ■ A. MARIN. Tel. 13 09 85. OCAÑA. ■ ANTONIO MARIN. Tel. 80 17 88. ■ TALLERES LEMANS. Tel. 80 49 52. TALAVERA DE LA REINA.
- VALENCIA (Prefijo 96) ■ J. R. VALLE. Tel. 369 02 43. VALENCIA. ■ TALGISA. Tel. 175 07 50. ALCAÑIZ. ■ HNOS. GIMENO. Tel. 172 31 91. CULLERA. ■ T. VIASA. Tel. 238 53 75. ONTENIENTE. ■ F. F. HERNANDEZ. Tel. 325 15 32. VALENCIA.
- VALLADOLID (Prefijo 983) ■ AUTORAMA. Tel. 23 19 25. VALLADOLID.
- PONTEVEDRA (Prefijo 986) ■ AUT. ALFA MOTOR. Tel. 42 54 55. VIGO. ■ TALLERES VALLINAS. Tel. 85 66 31. PONTEVEDRA.
- VITORIA (Prefijo 945) ■ AUTO ELEC. ARREGUI. Tel. 24 23 45. VITORIA.
- ZAMORA (Prefijo 988) ■ MANUEL ALONSO VERA. Tel. 52 45 77. ZAMORA. ■ ANDRES VICENTE, S. L. Tel. 63 01 20. BENAVENTE.
- ZARAGOZA (Prefijo 976) ■ ZARAGOZA MOTOR. Tel. 21 18 29. ZARAGOZA.

■ CONCESIONARIO OFICIAL. □ AGENCIA OFICIAL.



MAS

ALFA ROMEO es hoy día una marca asociada a un éxito sin precedentes en el mercado español. Esta positiva evolución responde a la sintonía entre el carácter deportivo de sus automóviles y las demandas de los conductores españoles más exigentes. Estos no sólo encuentran en ALFA ROMEO una síntesis perfecta de tecnología y diseño, junto a brillantes prestaciones y seguridad activa, sino algo igualmente importante: unos automóviles que responden a su propia forma de ser.

A estos resultados también ha contribuido de forma decisiva toda la Red de Concesionarios y Agentes. Su nivel de atenciones y servicios al cliente hace que día a día sean más las personas satisfechas de pertenecer al exclusivo grupo de conductores que sólo se conforman con lo mejor. Por eso, cuando una marca como ALFA ROMEO con toda su Red y los conductores más exigentes deciden ir a más, el éxito no se hace esperar.

Alfa Romeo 



Al Harji, con el Porsche 911 SC RS, consiguió un cuarto puesto. Puso de manifiesto las inalteradas posibilidades de este coche.



«Stratissimo» con un Datsun 240 RS fue el primer local clasificado. Los viejos Datsun dieron una vez más muestra de robustez.



Mikael Ericsson condujo el tercer Lancia en esta prueba. Su debut no fue especialmente afortunado.



Alen fue líder en la primera parte de la prueba. Después intentó recuperar este puesto mientras su motor aguantó.

de nuevo en favor de Kalle Grundel. Sin embargo, el piloto de Ford se veía fuera de carrera al superar los treinta minutos reglamentarios en el siguiente control horario al sufrir problemas en su asistencia. El desastre en el equipo Ford se completaba al salirse Stig Blomqvist de la carretera tres pruebas

más tarde, aunque sin consecuencias para los pilotos. Igualmente, la retirada de Mikael Ericsson por problemas de transmisión y el retraso de Alen dejaban a Juha Kankkunen en primera posición al término de la segunda etapa, con dos minutos un segundo de ventaja sobre Massimo Biasion,

un segundo por delante de Markku Alen y seguidos de cerca por Bruno Saby y Timo Salonen. El campeón del mundo no se daba por vencido y lograba el mejor tiempo en el primer tramo de la tercera etapa. Desafortunadamente, un triángulo de suspensión cedía en el siguiente, a con-

PARQUE CERRADO

— Prevista tras el accidente de Portugal, la reunión de los pilotos no se produjo tras las verificaciones como estaba señalaba, sino al término de la primera etapa. En ella, los pilotos oficiales, con Simo Lampinen como su representante, redactaron una carta dirigida a la FISA, en favor de la continuación de la reglamentación del grupo S, ofreciendo a cambio su consentimiento en cuanto a la prohibición de motores sobrealimentados, materiales plásticos e infamables, limitación de los dispositivos aerodinámicos y la necesidad de pasar todos los vehículos un «crash-test».

El comunicado no fue firmado ni por Jean Claude Andruet ni por los miembros del equipo Lancia, por considerar las decisiones tan precipitadas como las tomadas por la FISA tras el accidente de Toivonen — El Comité Ejecutivo de la FISA, que se reunirá el 26 de junio, deberá atender la siguiente propuesta por parte de la Comisión de Rallyes: Que pueden participar en las pruebas del Campeonato del Mundo de 1987 sin marcar puntos los coches del grupo B de cilindrada inferior a los 1.600 centímetros cúbicos, lo que salva al Citroën Visa 1.000 Pistas, el Talbot Samba y el Skoda 130 LR. Admitir en el Campeonato de Eu-

ropa a los grupos B de cuatro ruedas motrices con motores de hasta 1.600 centímetros cúbicos y de dos ruedas motrices hasta 3.000 centímetros cúbicos. Esto condena a todos los grupos B punteros, con excepción del Renault 5 Maxi Turbo y el Lancia Rally Abarth 037. También serán admitidos los Audi Quattro A 1, de acuerdo a las especificaciones homologadas antes de 1984. — Al incendio del vehículo de entrenos conducido por Stig Blomqvist, acompañado del ingeniero John Wheeler, vino a sumarse el del muleto de Kalle Grundel, la misma tarde de las verificaciones a consecuencia de un cortocircuito.

secuencia de rodar sobre la llanta, haciendo imposible su soldadura o su atadura con cuerdas. Markku Alen y Massimo Biasion daban comienzo a la caza del piloto de Peugeot. El finlandés superaba en poco tiempo al italiano y se acercaba irremisiblemente a Kankkunen, llegando el piloto de Lancia a cuarenta y nueve segundos de su compatriota, con dos tramos cronometrados y poco menos de medio centenar de kilómetros por delante. Tras consultar con los responsables del equipo italiano y con Biasion salvaguardándole las espaldas, Markku no dudaba en aumentar la presión de su turbocompresor en un último y desesperado intento. Sin embargo, el motor acababa cediendo, finalizando de esta forma la brillante demostración del piloto finlandés.

Tras Kankkunen, Massimo Biasion otorgaba los puntos correspondientes a Lancia, tercero era un regular Bruno Saby, y cuarto, el príncipe de Qatar Said Al Hajri, demostrando en todo momento un progreso notable. En el grupo A el líder del campeonato del mundo de pilotos, el sueco Kenneth Eriksson, dominó la prueba en todo momento, delante del Audi Coupé Quattro del austriaco Rudolf Stohl y de los Fiat Uno de Rayneri y Fiorio, hasta que a poco del final la pérdida de la

rueda trasera izquierda de su VW Golf GTI le hacía penalizar doce minutos, cediendo la victoria al piloto austriaco. Con la victoria de Juha Kankkunen, Peugeot logra tres puntos más de ventaja sobre Lancia, quien todavía no ha decidido arrojar la toalla, continuando con sus participaciones en Nueva Zelanda y Argentina. En cuanto al título

de pilotos, Kankkunen ha dado un paso muy importante hacia la consecución del mismo, como lo hiciera Timo Salonen en el mismo escenario el pasado año, y sólo Markku Alen puede ponerle las cosas difíciles al piloto de Peugeot.

Texto y fotos: Esteban Delgado

CLASIFICACION FINAL

1.º	Kankkunen-Piironen	(Peugeot 205 Turbo 16 E2)	7-20-01
2.º	Biasion-Siviero	(Lancia Martini Delta S4)	a 1-37
3.º	Saby-Fauchille	(Peugeot 205 Turbo 16 E2)	a 9-54
4.º	Al Hajri-Spiller	(Porsche 911 SC RS)	a 51-10
5.º	«Stratissimo»-Fertakis	(Nissan 240 RS)	a 1-00-50
6.º	Stohl-Kaufmann	(Audi C. Quattro 1.º Gr. A)	a 1-04-43
7.º	Eriksson-Diekman	(VW Golf GTI)	a 1-07-24
8.º	Moschous-Vazakas	(Nissan 240 RS)	a 1-08-33
9.º	Wittmann-Feltz	(VW Golf GTI)	a 1-14-21
10.º	Rayneri-Cassina	(Fiat Uno Turbo)	a 1-19-59

ASI VA EL MUNDIAL

Marcas:

1.º Peugeot, 87 puntos; 2.º Lancia, 68; 3.º Audi, 43; 4.º Volkswagen, 39.

Pilotos:

1.º Juha Kankkunen, 56 puntos; 2.º Bruno Saby, 38; 3.º Markku Alen, 27; 4.º Henri Toivonen, Bjorn Waldegaard y Joaquim Moutinho, 20.

El héroe anónimo de Le Mans



J. M. CASANOVAS

El éxito español en Le Mans es, sin duda, la mayor gesta de nuestro automovilismo en muchos años. ¡Segundos y cuartos! Dos equipos hispanos como protagonistas de las míticas 24 Horas es un resultado que demuestra bien a las claras que nuestros pilotos, cuando tienen medios, están entre los mejores. Aquí y hoy no queremos hablar ni de Pareja, ni de Villota, ni de Fermín Vélez. Ellos ya se han llevado los laureles y la fama. Queremos ahondar en el hombre que puso la primera piedra para que esto sucediera, en el único piloto español que puede presumir de siete participaciones en la gran clásica francesa, Juan Fernández. Vaya por delante que el veterano campeón de Sabadell fue el artífice de que por primera vez un equipo auténticamente español participe en el mundial de Sport Prototipos. Convenció a Danone, contactó con Villota y dio la alternativa a Vélez. Juan debía ser el tercer piloto de este team en Le Mans, pero le bastó una vuelta al circuito el martes antes de la carrera para tomar una decisión sensata y elogiada: «Hice lo que tenía que hacer. Pensé que podría ser un lastre para el equipo y preferí ceder la plaza a otro. Después de dar una vuelta, me di cuenta que necesitaba tiempo para adaptarme al coche, al asiento, a los retrovisores. Emilio y Fermín venían rodados de Monza y Silverstone. Yo estoy acostumbrado a una barqueta de 320 caballos y no es lo mismo un Porsche con turbo que alcanza los 700 caballos de potencia.» Juan Fernández, que ha cruzado la barrera del medio siglo, pero que conserva la misma ilusión de siempre, fue el primero en felicitar a nuestros pilotos: «Para mí —explicó a MOTOR16—, ver a tantos españoles en la llegada fue una alegría grande. Pero yo lo tenía muy claro, aquel no era mi campeo-

nato, lo mío es la montaña y no quería que Villota o Vélez se sintieran frenados por mi carrera. Yo tenía que conducir cuatro horas de día y dos de noche. Cuando comprobé que quizá tenían que ser más porque Fermín también se cansaba mucho y Villota no podía aguantar todo el peso, pedí el cambio.» Con un sentido común que le honra, Juan Fernández nos hizo un símil futbolístico: «Fue como lo de «Pichi» Alonso en la Copa de Europa contra el Göteborg. Marcó tres goles y pidió el cambio porque consideraba que si continuaba perjudicaba al equipo porque estaba agotado. Yo veía que rodaría más lento y no quise ser un estorbo. Esto es todo.» En la vida, tan importante es saber decir sí como renunciar a tiempo. Y en un circuito, donde se superan los 300 kilómetros por hora, ni se puede improvisar ni se puede afrontar el riesgo sin límites. Juan Fernández cree que últimamente se está llegando demasiado lejos en la carrera de la velocidad. Su denuncia apunta dos puntos determinados, los turbo y la tracción a las cuatro ruedas. «Creo que hay que prohibir los turbos. Son muy peligrosos. De repente disparan a los coches. Cuando el turbo se conecta, el coche da un tirón que muchas veces lo hace inconducente. También estoy en contra de la tracción a las cuatro ruedas. Es tan peligroso como en su día lo fue el efecto suelo en los Fórmula 1, que hacía que despegaran del asfalto. Con cuatro ruedas motrices, el coche no avisa cuando pierdes el control. No puedes rectificar con un golpe de gas. Pierdes el control y no hay forma de corregir la trayectoria. Lo hemos visto en el accidente de Marc Surer. Antes podías provocar una «virrolla» o cruzabas el coche. Ahora, cuando se va, estás perdido.» La voz de la experiencia. Y uno que piensa que Juan Fernández tiene mucha razón...



De Angelis: Todos somos responsables

ELIO de Angelis era mi compañero de equipo el año pasado. No he tenido con él una relación profesional muy buena, pero de este aspecto prefiero no hablar: había una gran rivalidad entre los dos. Sin embargo, desde el lado humano siempre he apreciado a Elio, era un hombre muy inteligente y gentil, una persona que corría por el puro placer de correr. En este sentido representaba el ideal, era lo que un piloto debe ser siempre, un caballero. En la Fórmula 1 nos olvidamos con demasiada frecuencia del aspecto humano. Sólo cuando sucede algo irreparable es cuando paramos en ello.

Cometí un gran error el

cuito que no se puede ver por completo cuando se va sentado al volante de un monopla. Cuando volví vuelto a entrar en los boxes me he olvidado por completo del problema. Nosotros los pilotos no pensamos mucho en el peligro: sabemos que está allí, pero lo vemos como algo lejano. Aquel día había peligro en el Paul Ricard, el peligro estaba allí, al acecho. Después de haber terminado aquella vuelta a la pista tenía que haberme informado mejor de la situación, enterarme de la colocación de los hombres con los extintores e informar a los otros pilotos del problema. No lo hice esta vez como tampoco lo hice en el pasado, durante otras sesiones libres de pruebas. Es por esto por lo que yo siento también mi parte de responsabilidad.

Un servicio contra incendios adecuado hubiera bas-



día antes del accidente de Elio de Angelis. Tenía problemas con el coche y antes de entrar en los boxes he dado una vuelta muy despacio, mirando alrededor: los servicios de seguridad a lo largo de la pista eran prácticamente inexistentes. Solo ví un hombre con un extintor, uno sólo, pero no me preocupa mucho. He pensado que los servicios de seguridad estarían parados en los grandes espacios que hay a un lado y a otro de este circuito, muy largo y con mucha amplitud en todos los sentidos, un cir-

tado para que Elio estuviera todavía entre nosotros. El problema del fuego es, ahora mismo, el más importante porque todos los Fórmula 1 llevan motores turbo que alcanzan temperaturas altísimas durante su funcionamiento. Si un coche se detiene inesperadamente, lo menos que se puede temer es que se prenda fuego. Basta que un poco de aceite caiga sobre el turbo, que está al rojo vivo, para que el coche se incendie (lo vemos muy a menudo cuando un monopla se para en los boxes).



LA COLUMNA DE AYRTON SENNA

Una seria advertencia de lo que ha sucedido en el Paul Ricard la tuvimos ya el año pasado durante unos entrenamientos libres en el Nurburgring, un circuito seguro. Surer se paró en el arcén y el coche se prendió fuego. Allí no había nadie y Marc, después de bajarse del monopla y ver que había una furgoneta de servicio a lo lejos, salió corriendo. Surer se subió a la furgoneta y cogió el volante, ya que el encargado estaba dormido como un beato a pocos metros de distancia, para llegar hasta su Brabham y apagar por sí solo el fuego. Todos reímos amargamente pensando que no era justo tener tantos comisarios a lo largo de la pista durante un Gran Premio y tan pocos durante las pruebas privadas. Después no hemos hecho nada y todo ha continuado como antes. Aquel día, Elio de Angelis estaba entre los que bromearon con el episodio vivido por Surer.

Los mayores riesgos se corren durante las pruebas privadas, ya que es cuando probamos soluciones nuevas que no se han utilizado nunca. Día a día los coches se van haciendo más veloces, mientras que los circuitos son siempre los mismos y en muchos casos inadecuados. Los gestores de las pistas dan pruebas a menudo de su incapacidad y de su poca profesionalidad, la FOCA (la asociación de los

constructores) sólo piensa en los intereses de cada equipo (ya que en los monoplazas no se suben nunca los jefes de equipo), la FISA deja hacer a la FOCA; y nosotros, los pilotos, no nos preocupamos. Este es el cuadro desnudo y crudo de la situación, pero es una situación que no puede durar ni un día más. En el circuito de Paul Ricard ha muerto uno de los pilotos más maduros y conscientes de la Fórmula 1. Elio no era uno de esos pilotos que toman riesgos superiores a los necesarios —lo digo en sentido positivo, como lo decía por Niki Lauda— y el hecho de que este infeliz accidente le haya sucedido justamente a él es una señal de alarma para todos los otros.

Hace tiempo que existe la GPDA (Grand Prix Drivers Association). La asociación de pilotos continúa funcionando pero en todas las reuniones que hemos hecho antes del accidente de Elio nos hemos preocupado de argumentos estúpidos y marginales.

Ha llegado el momento de sentarse alrededor de una mesa y encontrar soluciones. No me interesa nada la postura de los equipos pertenecientes a la FOCA, pues cada equipo pensará sólo en sus propios intereses.

Lo que hace falta es que alguien tome la autoridad y decida sobre la base de informaciones claras y precisas. No quiero aconsejar soluciones a tontas y a locas. El problema de la seguridad lo tiene que estudiar profundamente una persona competente. Hace tanto tiempo que no había un accidente mortal en Fórmula 1 que todos estábamos un poco relajados. Ha tenido que suceder lo irreparable para darse cuenta que el peligro continúa existiendo. Todos somos responsables de lo que le ha sucedido a Elio.



Ayrton Senna

FORMULA-3000 PEREZ SALA EN LOS PUNTOS

LUIS Pérez Sala ha conseguido una magnífica quinta plaza en Imola. El piloto catalán, a los mandos de su Ralt Campsa de Fórmula 3000, ha vuelto a terminar una carrera clasificado entre los seis mejores. Pérez Sala logró el undécimo lugar en los entrenamientos, mientras que Adrián Campos consiguió la decimocuarta plaza tras superar todos los problemas que hasta ahora habían castigado a su coche.

La actuación de los dos pilotos fue brillante y calculadora. Los dos arrancaron bien y tras evitar los accidentes de la primera vuelta se dedicaron a remontar a un ritmo muy fuerte. Al finalizar el primer tercio de la carrera iban en noveno y décimo lugar pero Campos tuvo que retirarse tras un trompo sin consecuencias por evitar al italiano Leoní. El piloto de Campsa continuó escalando posiciones hasta

llegar a la cuarta plaza a dos vueltas del final, siempre en lucha directa con el italiano Tarquini. Una pequeña salida de pista en la última vuelta mandó a Pérez Sala al quinto lugar. La carrera terminó con Pier Luigi Martini en pri-

mer lugar a los mandos de Ralt RT-20. Martini es el compañero de equipo de Pérez Sala; Ivan Capelli fue segundo con un Marcha 86; Alain Ferte, el tercero con March 86, y cuarto, Gabriele Tarquini, también con March 86.



Luis Pérez Sala ha hecho una carrera impresionante en Imola. Terminó quinto, después de una remontada espectacular desde la undécima posición, y sólo la mala suerte le impidió ser cuarto.

FORMULA-3 VINUESA, EMPERADOR DE ALEMANIA

EL piloto madrileño Alfonso García de Vinuesa ha ganado la segunda carrera del Campeonato Alemán de Fórmula 3, celebrada en Wunstorf. Vinuesa no dio opción a sus rivales, que terminaron a más de dieciséis segundos del piloto Epoca-Repsol. Vinuesa hizo un magnífico cuarto lugar en entrenamientos, a los mandos de su Reynard VW, por detrás del mexicano Toledano, del alemán Kaufman y del danés

Nissen, todos ellos con mucha más experiencia que el español, que estaba en su sexta carrera de F-3.

Una nueva barra estabilizadora traser traída desde Inglaterra en la noche del sábado al domingo dio al Reynard-VW el toque óptimo de competitividad. El piloto del equipo Epoca-Repsol logró el mejor tiempo en el *warm-up*, el último entrenamiento antes de la carrera, y salió dispuesto a todo. En la pri-

mera vuelta Vinuesa ya era tercero, tras Kaufman y Toledano, pero perdió dos plazas en la segunda vuelta al ser adelantado por Nissen y Huysman, dos violentos que pagaron sus locuras con un golpe múltiple. Tras unos instantes de tanteo, el piloto español pasó de nuevo al ataque, adelantó de una tacada a Nissen y Huysman para encontrarse segundo tras Toledano, al que pasó sin complicaciones. La lluvia que empezó a caer en la séptima vuelta dio alas al piloto madrileño, que incrementó su ventaja de tres segundos y medio a siete segundos, para terminar al final con casi diecisiete segundos sobre Zakowsky, el hijo del responsable de Zakspeed, que terminó segundo, al volante de un Ralt-VW, y de Reuter, que terminó tercero, en su Martini-VW.

Alfonso García de Vinuesa ha ganado en Fórmula 3. Dominó a todos sus rivales en su sexta carrera en la especialidad.



Vinuesa ha dominado en Wunstorf, un circuito creado en medio de un aeropuerto. La lluvia complicó mucho la carrera.



PREMIO CIUDAD DE TOLEDO AL ROJO VIVO



En los entrenamientos del sábado «Correcaminos» no pudo con Arias: El Golf GTi que estrenaba motor en esta carrera fue superior al Renault 11 Turbo de Amstrad, que había marcado el mejor tiempo en entrenamientos.

COSME Domecq, Miguel Arias, Iñigo Maguregui y Jorge Ripollés fueron los vencedores en Toledo, donde una vez más los golpes y las salidas de pista fueron numerosos, pese al esfuerzo que habían

hecho los organizadores por mejorar notablemente las medidas de seguridad del circuito. Ya el sábado en los entrenamientos algunos participantes se quedaban fuera con los coches tocados. Las Copas Renault fueron sin duda

las carreras más competidas de las cuatro que se celebraron, ya que en producción «Correcaminos», con Renault 11 Turbo, que había marcado el mejor tiempo, a una centésima del Golf GTi de Arias, muy pronto se vio rebasado por la superioridad del Golf, y la reñida lucha que estaban protagonizando los dos pilotos se acabó con el distanciamiento de Arias en cabeza, tras una pasada de frenada del piloto de Amstrad en la chicane. A partir de este momento Arias, «Correcaminos», Ruiz Thiery y Ripollés, los dos también con Golf GTi, rodaron en solitario, hasta llegar a la meta.

Cosme Domecq repitió victoria en la Iniciación. Casi no toma la salida por un accidente en los entrenamientos



En la Copa, Iñigo Maguregui no dejó la cabeza. Pero estuvo acosado de cerca por González Julián



Penúltima vuelta de la carrera de la Iniciación. Domecq, Puras y Marqués llegan juntos a la chicane. Marqués, por el exterior, es el primero en ceder, y Puras, por el centro, se juega el todo por el todo y sale catapultado dejando el paso libre a Domecq.

En la Copa Renault, de los treinta y dos pilotos inscritos sólo veinte acabaron la prueba. Ya el sábado algunos se quedaron fuera, con los coches rotos, pero fue el domingo durante las 15 vueltas de carrera donde se produjeron la mayor parte de los abandonos. Desde el inicio, Maguregui y González Julián mantuvieron sus puestos de salida, seguidos por Antonio Castro y Carlos Palau, que pronto se unieron al grupo de cabeza. Tras de ellos, Casado, Ayu-

sado por la superioridad del Golf, y la reñida lucha que estaban protagonizando los dos pilotos se acabó con el distanciamiento de Arias en cabeza, tras una pasada de frenada del piloto de Amstrad en la chicane. A partir de este momento Arias, «Correcaminos», Ruiz Thiery y Ripollés, los dos también con Golf GTi, rodaron en solitario, hasta llegar a la meta.

so, Gluckman, Vidal de la Peña, García Civera y Miguel Ángel López luchaban en un reñido pelotón, pero Casado se salió de la pista y Ayuso tuvo una ligera salida que le relegó al final de este pelotón. Al final, en su última vuelta, González Julián, que quiso quemar su último cartucho, se quedó en la cuneta, con el coche destrozado. En la iniciación también hubo golpes y lucha en cabeza. Cosme Domecq, Enique Marqués y José Luis Puras se distanciaron pronto del resto, manteniendo estas posiciones hasta que en la penúltima vuelta llegaron los tres juntos a la chicane. Puras fue el único que no cedió, pero se salió de la pista, interceptando el paso de Domecq y quedando fuera de carrera. De esta maniobra el beneficiado fue Marqués, de la Red Renault, de Madrid, que se puso primero por delante del piloto de MOTOR16, posición que le duró tan sólo unos metros, ya que el piloto de la Red creyó a su paso por meta que había finalizado la prueba, cuando aún faltaba una vuelta. Esta circunstancia fue aprovechada por Cosme Domecq, que le rebasó y ganó la carrera. En la carrera del Campeonato Castellano-Manchego se impuso sin ningún problema Jorge Ripollés, con el VW Golf GTi grupo A.

María Jesús Benoit
Fotos: Alex Puyol

TOLEDO EN BREVE

- La nueva chicane colocada en recta no cumplió su misión. Los coches llegaban a la primera curva a la misma velocidad que en años anteriores. Eso sí, en ella los golpes fueron numerosos.
- Cinco de los siete mejores tiempos de entrenamientos en la Iniciación dañaron suspensiones y chasis el sábado por la mañana. Sólo Saldaña no podía salir al día siguiente al sufrir pinzamiento de vértebras en el golpe.
- David Arias no acabó la carrera. Un aparatoso vuelco le apeó a la fuerza en la tercera vuelta, en el mismo lugar donde el sábado también dañó su coche.
- Cosme Domecq y Javier Moreno tendrán que pagar 25.000 pesetas cada uno por irregularidades en la pista. Domecq por rodar en zigzag y Moreno por no esperar las indicaciones de los comisarios.
- También Miguel Ángel López fue penalizado. Dos segundos, que le hicieron perder un puesto, fue la multa por saltarse la chicane en la última vuelta.
- Eduardo de Aysa, que ya volcó en Calafat, ha vuelto a repetir en Toledo. Esta vez el piloto, que salía a los entrenos con un hombro dislocado, no pudo mover el brazo en la parabólica y él y su coche salieron por los aires.
- Antonio Castro, ganador en las dos pruebas anteriores, esta vez tuvo que conformarse con la segunda plaza. La junta de culata de su coche se quemó al ir a Toledo y el piloto tuvo que salir con el de su amigo Ervigio Cantó, al que cambió suspensiones y frenos el sábado por la noche.
- Muy buena la actuación de Correcaminos, que es el único competidor de los Golf GTi, pese a la inferioridad de su coche. Para esta carrera el preparador Ras había provisto a los Golf de motores nuevos, ya que no creía que un Renault 11 Turbo pudiera estar por delante.

CLASIFICACIONES

PRODUCCION

1.º, Arias (VW Golf GTi); 2.º, Correcaminos (Renault 11 Turbo), a 3-36; 3.º, Thiery (VW Golf GTi), a 19-21; 4.º, Ripollés (VW Golf GTi), a 24-95; 5.º, López de la Cámara (VW Sirocco), a 1-16-39. Vuelta rápida: Arias, 2-12-22.

COPA RENAULT

1.º, Maguregui; 2.º, Castro, a 3-04; 3.º, Palau, a 8-32; 4.º, Gluckman, a 25-62; 5.º, Vidal de la Peña, a 26-15. Vuelta rápida: Maguregui, 2-12-14.

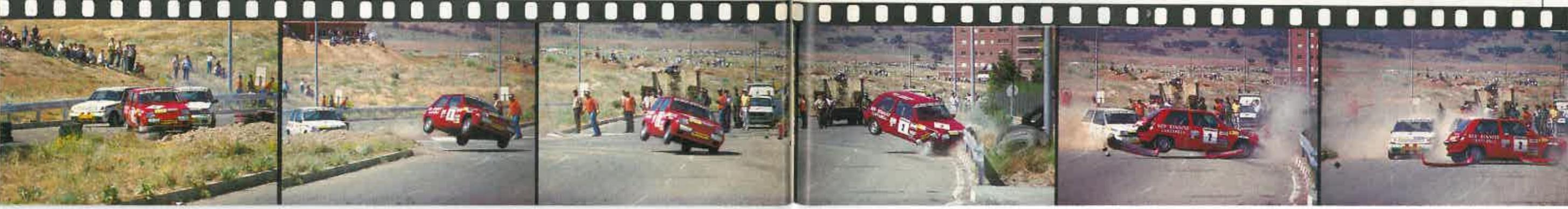
RENAULT INICIACION

1.º, Domecq; 2.º, Marqués, a 0-17; 3.º, Molto, a 19-44; 4.º, Gómez Blanco, a 33-06; 5.º, Revaldería, a 42-80. Vuelta rápida: Marqués, 2-26-34.

CASTELLANO MANCHEGO

1.º, Ripollés (VW Golf GTi); 2.º, Canto (R-5 GT Turbo); 3.º, López (Seat 600-1800); 4.º, Panlagua (Fiat 130 Abarth); 5.º, Gómez (Seat 2000).

Puras, al aterrizar contra el guardarrail, rebota tapando el hueco a Domecq, que no puede evitar frenar contra él. Esta situación la aprovecha Marqués para escapar mientras Domecq hace maniobra y sale a la cabeza de su rival. Puras no sufrió daños físicos, sólo morales.





La carrera de 250 fue un paseo de Lavado con su Yamaha-HB. Sito Pons (19) no pudo pasar del quinto puesto final. El duelo de Wimmer (4) con Sarron da idea de cómo se rodaba en 250.



Eddy Lawson no dio opción a nadie. En los primeros compases de la carrera Spencer llegó a estar detrás de Lawson, pero después se vino abajo. Todo estaba preparado para la victoria de Freddie «El rápido», incluso Georgie, su mecánico de confianza, limpió el suelo de la parrilla de salida para que el campeón no resbalara.



G.P. DE AUSTRIA

ASPAR, EN SU SITIO

NO dio ninguna opción a sus rivales —los de fuera y los de casa— Jorge Martínez «Aspar», en este Gran Premio de Austria. No había consignas por parte de Derbi, si acaso la única era la de que Herreros debía cubrirles las

espaldas a Aspar y a Nieto, y por eso el valenciano corrió en plan campeón, y como que esta vez la Derbi ha aguantado, ha ganado sin paliativos. Es el aspirante número uno al título.

El rapidísimo Salzburgring es un circuito de máquina; sin motor estás per-

dido, pero también de grandes hombres, puesto que sus rapidísimas curvas no están hechas para timoratos. En ellas había escrito Nieto algunas de sus gestas más importantes, ganando en el último viraje. Ahora, sin embargo, el «campeonísimo» está pasando por uno

de sus momentos más bajos. En 80, su moto no era tan rápida como las otras Derbi, pese a que los hombres de Mollet no dan trato de favor a nadie. Cuando terminó la carrera, en un triste octavo puesto, Nieto no quiso hablar con sus mecánicos y exigió que se le abriese el motor. Ello no se hizo. En cuanto a 125, la moto es rápida, pero no aguanta. De todos modos en esta carrera, cuya salida se dio con el piso mojado, tras arrancar mal entró en boxes en la segunda vuelta. La moto no parecía ir mal. En cambio él confesó no encontrarse a gusto. A estas alturas Nieto puede despedirse del título mundial en 1986. Salvo milagros.

En los entrenamientos Aspar le pudo a Dorflinger, y tras el suizo se colocaban Herreros, Spaan, Ficher, Bian-

chi y Nieto. La mejor Autisa era la de Bolart, 13.^o En carrera la emoción estuvo detrás de Aspar, pues éste quiso dejar bien claro quién ha de ser el campeón del Mundo de 1986... «Yo he tirado fuerte desde el principio —nos comentaba— y luego he mantenido la diferencia para cuidar la mecánica y no arriesgarme a una caída.» Al preguntarle sobre la táctica futura respondía: «Después de esta carrera creo que las cosas están claras...», aludiendo claramente a su posición con respecto a Nieto en el equipo. Pese a todo y sabedor del peligro que sigue representando Dorflinger, matizaba lo siguiente: «Pienso que no debemos dormirnos.» Para la segunda plaza la lucha estuvo entre Herreros, Dorflinger, Spaan y Bianchi. El tercer piloto de Derbi se las

vio con cada uno de ellos y si el primero en rezagarse fue el campeón del mundo, cuya moto bajó de rendimiento —«era el carburador», nos confesó—, luego luchó a brazo partido con Bianchi hasta que logró desembarazarse de éste cuando el holandés Spaan se metió entre ellos. Nieto entre tanto luchaba como podía con Waibel, aunque sin éxito, y además ambos vieron como McConnachie, que remontaba tras arrancar mal, les pasaba justo a final de carrera. En el mundial Herreros sigue líder, con Aspar segundo, a cinco puntos, y Dorflinger tercero, a doce. De las Autisa, Bolart terminaba décimo pese a ir con un desarrollo excesivamente corto; Rodríguez duodécimo, y Gil decimocuarto tras rompersele «algo» dentro del motor que le hizo bajar



Herreros, número cuatro, y Aspar hicieron un carrerón. Los dos jinetes de Derbi están ya en los primeros lugares del Mundial

a éste de rendimiento. Reyes gripó en la vuelta de reconocimiento...

En 125, la carrera ha sido dominada por Auginger hasta que el motor de su moto se rompió. Entonces Cadalora, que se peleaba con Gianola por el segundo lugar, pasaba a ser el líder de la carrera y del mundial, con la circunstancia además de que Gresini, cuando luchaba con ellos, se iba por los suelos y se rompía la clavícula.

En el cuarto de litro, Lavado ha vuelto a hacer una demostración en un circuito en que era previsible una fuerte oposición del germano Mang. Imposibilitado éste de correr, por una caída en entrenos, que le ha valido un yeso en el tobillo y dos dedos del pie rotos, eran Baldé y Ricci los punta de lanza de Honda, con Sito Pons a sus espaldas. Lavado ya había mostrado sus intenciones en los entrenamientos aventajando al piloto de Yamaha Wimmer por algo más de dos décimas. Le seguían Ricci y Baldé, mientras que Alan Carter, con la JJ-Cobas, era octavo, y Sito noveno. En carrera nuestro hombre se ilustraba en la salida, y así era segundo en el primer giro tras Baldé. Sin embargo, Lavado, Ricci y Wimmer venían fuerte. Una vez el venezolano tomó el liderato, se despidió de sus rivales hasta el banderazo. De sus perseguidores Wimmer fue el mejor y tomó cierta ventaja a Baldé y Ricci, que se peleaban entre sí para finalmente entrar por ese orden. Quinto era Sito Pons, tras una buena carrera pero que ha venido a corroborar que en Honda hay pilotos privilegiados. En cuanto a Cardús, éste se clasificaba por los pelos tras tener múltiples problemas de motor. En carrera optaba por la retirada antes que terminar casi como colista. Hablando de colistas, entre ellos estaba Toni García, vigésimo tercero, pe-

ro que por fin termina una carrera.

El duelo Spencer-Lawson, sólo duró unas pocas vueltas, con ventaja siempre para el piloto de la Yamaha del equipo de Agostini. En la quinta vuelta Spencer entró en boxes a modificar el reglaje del amortiguador de dirección, con lo que la carrera quedaba vista para sentencia, puesto que Gardner no podía más que ser un cómodo segundo; Mamola, tercero, mientras que Sarron y Baldwin se las veían hasta el banderazo final por la cuarta plaza, que se anotaba finalmente el galo.

En cuanto a Garriga, en este circuito no estuvo tan brillante como en ocasiones anteriores. El se quejaba de la moto, que evidentemente, en un trazado tan veloz poco puede hacer frente a las motos japonesas.

J. L. Aznar
Enviado especial

CLASIFICACIONES

80 C.C.

1, J. Martínez «Aspar» (Derbi), a 152,580 km/h. de media; 2, M. Herreros (Derbi), a 7-10 segundos; 3, P. Bianchi (Seel), a 8-16; 4, H. Spaan (Casal), a 8-69; 5, S. Doerflinger (Krauser), a 8-92.

125 C.C.

1, L. Caladara (Garelli), a 153, 858 km/h. de media; 2, E. Gianola (BMA), a 5-34 segundos; 3, B. Kneubuehler (LCR), a 39-77; 4, P. Bianchi (Seel Elit), a 42-53; 5, D. Brigaglia (Ducados), a 51-74.

250 C.C.

1, C. Lavado (Yamaha), 36-52-68; 2, M. Wimmer (Yamaha), 37-00-60; 3, J. Balde (Honda), 37-03-62; 4, F. Ricci (Honda), 37-08-47; 5, «Sito» Pons (Honda), 37-12-97.

500 C.C.

1, E. Lawson (Yamaha), 41-43-69, a 183,020 km/h. de media; 2, E. Gardner (Honda), 41-55-29; 3, R. Mamola (Yamaha), 42-05-29; 4, C. Sarron (Yamaha), 42-09-52; 5, M. Baldwin (Yamaha), 42-10-15.

EN DIRECTO

● Tras los entrenos en mojado estaban exultantes en Derbi. Era la primera vez que batían a Dorflinger en tales condiciones. En la casa de Mollet están a la búsqueda de un encendido de avance variable como el que tienen en Krauser y en Autisa.

● Las azules Autisa progresan a base de sacrificios. Reyes anda muy bajo de moral: «No he terminado una sola tanda de entrenos con la moto en condiciones.» Bolart se equivocó en los desarrollos y no pudo lucirse como en Nurburgring. En cuanto a Félix Rodríguez, que sigue atacando como un poseso, tiene una moto con mejor aerodinámica que las oficiales. Las nuevas llevan un monoamortiguador trasero que interrumpe el flujo del aire, puesto que la aerodinámica estaba pensada para dos amortiguadores laterales y aún no ha podido ser modificada.

● Las Honda tienen problemas con los rodamientos del cigüeñal. Sólo hay que preguntarles a Sito Pons, a Cardús, a Ricci, etcétera... Están a la espera de nuevos rodamientos fabricados por Honda en el Japón.

● Tras la carrera Herreros comentaba: «He ido a "saco" todo el tiempo. He arrancado fatal porque creía que la moto se había puesto en marcha y no era así...», se lamentaba, aunque luego su remontada fue sensacional. «Spaan nos ha cogido porque con Bianchi nos íbamos cortando los rebufos el uno al otro y perdíamos tiempo.»

● Durante los días previos a la carrera Spencer «modificó seriamente» el aspecto del Mercedes que conducía. Por fortuna no hubo problemas graves. Quien sí los tuvo fue Franco Uncini, que quería entrar con su apellido como todo pase. Eso era insuficiente para un policía, que lo agarró por el brazo. Uncini arrancó y el policía rodo en el barro. Fue necesaria mucha diplomacia para que el ex campeón del mundo no durmiese en la Comisaría.

● Fernando González de Nicolás sigue intentando participar en Grandes Premios. Y sigue sin pasar de los entrenos por culpa de una mecánica agotada. El murciano Hernández que corría en 125 y salía vigésimo cuarto, quedó eliminado tras pocas vueltas. El y sus mecánicos no saben lo que es dormir una noche antes de una carrera. En 80 Torrontegui también tuvo que retirarse.



DANNER REEMPLAZA A SURER EN ARROWS

ARROWS estrenará en el próximo Gran Premio de Canadá un nuevo coche denominado A.9, que ha sido diseñado por Dave Wass y construido por British Aerospace, a fin de aprovechar la experiencia de esta empresa en la utilización de materiales avanzados.

El motor será como hasta ahora el BMW Turbo, preparado por el suizo Heini Mader.

Este coche, muy aerodinámico, será confiado en las carreras americanas al belga Thierry Boutsen, que en ellas tendrá de compañero al alemán Christian Danner, que ocupará el puesto del accidentado Marc Surer en el equipo.



Por cierto, que el piloto sigue en estado grave. No saldrá de peligro hasta finales de la presente semana.

PEUGEOT PIENSA EN LA FORMULA 1

Ala llegada del Rallye de Acrópolis, Jean Todt, el director deportivo de Peugeot, ha anunciado que abandonará el Campeonato del Mundo de Rallyes a final de temporada. Abiertamente en contra de la supresión de los grupos B y S, no piensa seguir en este certamen porque piensa que se ha cometido una injusticia con los fabricantes de automóviles al no respetar la estabilidad de reglamento. Además, en la gama Peugeot no habría un coche competitivo a nivel de Campeonato del Mundo. De cualquier forma ha anunciado que tiene ya en qué ocupar su equipo en 1987, pues Peugeot tendrá otros compromisos deportivos que serán anunciados en su momento.

En Francia se especula con que pueda ser un retorno a la Fórmula 1 —cosa que Todt no ha desmentido— utilizando el motor V-6 Matra Turbo, que no llegó a ser utilizado y en cuyo desarrollo participó Peugeot. Tampoco se descarta la posibilidad de utilizar una versión reducida a 1.500 centímetros cúbicos del actual 1.775 centímetros cúbicos que se emplea en rallyes.

Boxes

EL piloto navarro Pancho Egozcue con Lola CB fue el ganador de la Subida a Santa María de Trasterra y batió el récord de la misma. Segundo fue Juan Fernández, con Lola Danone, y tercero Brucart, también con Lola.

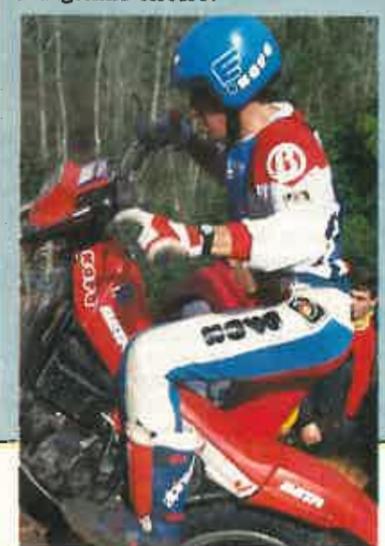
PARECE casi seguro que el próximo Paris-Dakar embarcará en Barcelona. Los organizadores del rallye han estado en la Ciudad Condal para estudiar la posibilidad de que la prueba pase por territorio español.

DEL 21 al 27 de junio en Lloret de Mar tendrá lugar la I Semana Internacional de la Afición al Vehículo Clásico, que organiza la Asociación Catalana de Clásicos Deportivos.

LA Asociación El Patriarca de Pamplona piensa presentar al Gobierno de Navarra el proyecto para la construcción de un conjunto deportivo que incluye un circuito permanente de karting que funcionaría en régimen de cooperativa.

COMO primer paso, esta asociación, que ya tiene muy avanzado el proyecto, y el Karting Club Navarro organizaron una prueba en el polígono deportivo de Yanguas y Miranda, de Pamplona. Víctor Ruiz fue el ganador en seniors, Jesús Albéniz en juniors y Roberto Unzue en Nacional.

JORDI Tarrés a los mandos de una Beta ha ganado el Trial de los EE UU, puntuable para el Campeonato del Mundo. Con esta victoria el piloto español se coloca quinto del mundial, en el que es líder Michaud. Codina, Renales y Gallach fueron duodécimo, décimotercero y decimoquinto respectivamente, mientras que Freixas entró en el puesto vigésimo segundo y Puig en el trigésimo tercero.



INVENTO HISTORICO UN ECONOMIZADOR ECOLOGICO QUE AYUDA AL MOTOR

La técnica automovilística de los últimos tiempos ha mejorado vertiginosamente, pero en contadas ocasiones se ha dado importancia al tubo de escape (salida de gases). «Ecojet» ha demostrado mundialmente que la técnica italiana ha podido lograr una doble solución: «motor más potente con menos consumo y polución».

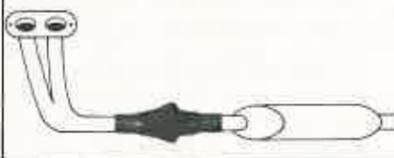
«Ecojet» se monta entre los silenciosos y así crea una propia válvula aspirante del gas de escape que, de acuerdo con la aspiración del motor, sea gasolina o diesel, corrige siempre los gases intermedios, que son los que frenan o impiden la salida de los nuevos, producidos constantemente por



las diferenciadas aceleraciones del conductor.

«Ecojet» se cuida automáticamente del control de los gases nocivos y estabiliza la salida necesaria de los cilindros en cada ciclo con el fin de incrementar netamente la próxima fase del ciclo volumétrico.

«Ecológico»: Al completar el vaciado del cilindro nos encontramos en una fase de lavado óptimo a todos los regímenes del motor, garantizando una combustión limpia por la ausencia de la mezcla de CO₂ (anhídrido carbónico), comúnmente utilizado para los extintores por su elevada capacidad de extinción.





BALLESTA

¿Y CÓMO LE CUENTO
YO ESTO AL SEGURO?



J. BALLESTA

Tarjetas Postales

UNO, que consume mucha Iberia, frecuenta la autopista Madrid-Barajas y a menudo en horas punta, aunque éstas puedan serlo a cualquier momento del día si hubo el menor accidente o si se produjo en Madrid algún maldito atentado y se montaron esos controles que no tienen más virtud que la de causar enormes molestias a la población a la par que se pretende tranquilizarla demostrándole que algo se hace.

Lo que sí es evidente es que esa pista se ha quedado muy estrecha y ha dejado de cumplir las funciones para las cuales fue creada. O sea, facilitar el acceso de los ciudadanos de Madrid y de los clientes de Iberia y demás compañías al aeropuerto de Barajas.

Sería curioso y útil que algún experto economista y manejador de ordenadores calculara las pérdidas económicas que origina la estrechez de la autopista y el atasco cotidiano, con la consiguiente pérdida de numerosos vuelos, sobre todo cuando el atasco es imprevisible. Porque el de 7 a 9 de la mañana ya no coge desprevenido a nadie y se sabe que para los vuelos que salen a esa hora —son numerosos— hay que madrugar mucho si se quiere llegar antes del cierre de embarque.



Xavier Domingo

Madrid-Barajas

Me temo que la suma sería fabulosa y demostraría, por lo mismo, la rentabilidad de obras de ampliación de la actual pista, o mejor aún, de construcción de otra que pudiera salir del lugar más adecuado de la M-30.

En este sentido, París es bastante modélico. Las salidas hacia Orly y hacia Charles de Gaulle son bastante rápidas y cómodas a partir del primer cinturón circunvalatorio y ahora se está construyendo el segundo, que unirá todas las numerosas localidades del perímetro del llamado Gran París o París-Suburbios, con las normales desviaciones de pista hacia los dos grandes ae-

ropuertos capitalinos y, de hecho, tal vez en lo que haya que pensar en Madrid es en la construcción de otro aeropuerto.

A veces pienso que si jamás se ha continuado la pista de Barajas hasta Zaragoza para empalmar con la de Bilbao-Barcelona ha sido por mor de los intereses de Iberia y de su famoso puente aéreo, y tampoco estaría mal el cálculo de cuántas veces no funciona al año ocasionando molestias y pérdidas cuantiosas a causa de sus constantes fallos. Hasta el punto de que muchos de sus clientes habituales contamos como recuerdos imborrables aquellos escasísimos días en los que el puente salió a la hora.

Pero, ¿qué decir también de la entrada en Madrid por esa dichosa pista y del embudo fabuloso que se monta a diario y a todas horas en la misma entrada de la capital a causa del ridículo empalme con la M-30, que más bien parece callejón para ciclistas que carretera para autos y camiones? Hay gente que hace cola horas al año en tal embudo sin que ello motive la menor preocupación por parte del MOPU. Y eso que decían que el plan de carreteras iba a ser la niña de los ojos del Gobierno socialista. ¡Ya, ya!



LA MAQUINA DEL PODER



FZ-750 La perfección existe. Para proporcionar el máximo placer. La primera con cinco válvulas por cilindro. El poder de poseer a la máquina más perfecta. De tecnología cumbre. Para quienes están encima y saben mandar.

MOTUL



YAMAHA
YAMAHA VA POR DELANTE

COMPARATIVA: ALFA 75 V 6 CONTRA BMW 325i

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

14 de junio 1986

Núm. 138 • 200 ptas.

NUEVOS SEAT-VW



Volkswagen Passat



Volkswagen Scirocco



Seat Ibiza

DEPORTE

- 500 MILLAS DE INDIANAPOLIS
- RALLYE ACROPOLIS
- MOTOS: GRAN PREMIO DE AUSTRIA



PRUEBA GIGANTE
LA FAMILIA SIERRA



TIEMPO/BBDO

Tanqueray
ES TANQUERAY